



João Paulo Caldas Silva de Souza

Bacharel em Arquitetura e Urbanismo

**MERCADO DA CHARNECA: REFORÇO DE UMA
CENTRALIDADE/SUBCENTRALIDADE ATRAVÉS DE UMA
REESTRUTURAÇÃO URBANA SUSTENTÁVEL.**

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território

Orientador: Nuno Soares

Júri:

Presidente: Prof. Doutor José Carlos Ribeiro Ferreira
Arguente: Prof. Doutora Ana Catarina Pinto de Sousa da Cruz Lopes
Vogal: Prof. Doutor Nuno Pires Soares



FACULDADE DE
CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA



NOVAFCSH
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

MARÇO DE 2021

Mercado da Charneca: Reforço de uma centralidade/subcentralidade através de uma reestruturação urbana sustentável.

Copyright © em nome de João Paulo Caldas Silva de Souza, da FCT-UNL, FCSH-UNL e da UNL.

A Faculdade de Ciências e Tecnologia e a Universidade Nova de Lisboa têm o direito, perpétuo e sem limites geográficos, de arquivar e publicar esta dissertação através de exemplares impressos reproduzidos em papel ou de forma digital, ou por qualquer outro meio conhecido ou que venha a ser inventado, e de a divulgar através de repositórios científicos e de admitir a sua cópia e distribuição com objetivos educacionais ou de investigação, não comerciais, desde que seja dado crédito ao autor e editor.

*Aos meus pais, Aderval e Maria da Graça
com todo meu amor e admiração.*

Agradecimentos:

Agradeço, antes de mais nada, aos membros da minha família sem os quais nada disso seria possível. Portanto deixo aqui um enorme agradecimento ao meu pai Aderval, à minha mãe Maria da Graça e à minha irmã Isabele que mesmos distantes mostravam-se presentes em todas as ligações e mensagens trocadas.

Agradeço muito aqui ao meu orientador, Prof. Nuno Soares, por todas as sugestões e pela disponibilidade e atenção ao longo deste trabalho, assim como ao Arq. Paulo Pardelha.

Quero também demonstrar um profundo agradecimento à Câmara Municipal de Almada por todo o apoio durante o estágio realizado e todos recursos disponíveis e possíveis para a execução deste trabalho. Não poderia deixar de agradecer também à Junta de Freguesia de Charneca de Caparica e Sobreira pela atenção e disponibilidade.

Não menos importante aos meus amigos de jornada por estarem sempre presentes nos bons e maus momentos e por perdoarem e compreenderem a minha ausência em certos momentos. E ao Luciano, claro... agradeço a paciência, a ajuda, o carinho, a força e o amor, sem os quais não teria conseguido atravessar todos esses processos de mudança.

NOTA: ESTE TRABALHO FOI ESCRITO EM PORTUGUÊS DO BRASIL POR OPÇÃO DO AUTOR.

“Nem tudo o que eu escrevo resulta numa realização, resulta mais numa tentativa. O que também é um prazer. Pois nem tudo eu quero pegar. Às vezes, quero apenas tocar. Depois, o que toco às vezes floresce e outros podem pegar com as duas mãos”.

Clarice Lispector

RESUMO

As cidades em todo o mundo vêm passando, ao longo dos últimos 100 anos, por processos de transformações profundas em sua estrutura morfológica. Dentre essas transformações temos o espraiamento urbano causado pela explosão demográfica das cidades, alinhado à lógica mercadológica do setor imobiliário. Almada, assim como outras cidades portuguesas, sofreu com essa expansão, marcadamente fragmentada, do tecido urbano, gerando núcleos parcialmente isolados e monofuncionais.

Este trabalho tem por objetivo central reforçar uma centralidade/subcentralidade urbana no município de Almada, concretamente localizada no entorno do Mercado da Charneca da Caparica, através de um projeto de reestruturação urbana que leve em consideração princípios e conceitos empregados no urbanismo sustentável.

Inicialmente buscou-se realizar um levantamento de temas relacionados a essa pesquisa assim como levantamentos bibliográficos em artigos científicos no B-On e em outras plataformas. Em seguida, em parceria com a Câmara Municipal de Almada (CMA), faz-se um levantamento documental e in loco para coleta de dados e análises subsequentes. Com base nesse suporte teórico realizou-se uma proposta de urbanização mais sustentável para o local de estudo.

Palavras-Chave: Sustentabilidade, Centralidade Urbana , Reestruturação Urbana, Projeto Urbano

ABSTRACT

Cities around the world have been undergoing processes of profound transformations in their morphological structure over the past 100 years. Among these transformations we have the urban spread caused by the demographic explosion of the cities, aligned with the market logic of the real estate sector. Almada, like other Portuguese cities, suffered from this markedly fragmented expansion of the urban fabric, generating partially isolated and monofunctional nuclei.

The main objective of this work is to reinforce an urban centrality / sub-centrality in the municipality of Almada, specifically located around the Charneca da Caparica Market, through an urban restructuring project that takes into account the principles and concepts used in sustainable urbanism.

Initially, we sought to carry out a survey of topics related to this research as well as bibliographic surveys in scientific articles on B-On and other platforms. Then, in partnership with the Municipality of Almada, a documentary and on-site survey is carried out for data collection and subsequent analyzes. Based on this theoretical support, a more sustainable urbanization proposal for the study site was carried out.

Keywords: Sustainability, Urban Centrality, Urban Restructuring, Urban Project

ÍNDICE

CAPÍTULO 1. ENQUADRAMENTO DA PESQUISA.....	1
1. Introdução.....	1
2. Objetivos.....	3
3. Método de Pesquisa.....	3
4. Organização da Dissertação	4
CAPÍTULO 2. REFERENCIAL TEÓRICO CONCEITUAL.....	7
1. As cidades: Uma Pequena Reflexão.....	7
1.1. A Cidade e as Aglomerações.....	9
1.2. A Cidade e os Transportes.....	10
1.3. A Cidade e a Identidade	11
1.4. A Cidade Política	13
1.5. A Cidade Comércio (mercado).....	14
2. As Centralidades Urbanas.....	15
2.1. Introdução.....	15
2.2. Centros e Centralidades.....	16
2.3. Escalas de Centralidade.....	18
2.4. Elementos da Centralidade Intra-Urbana.....	20
3. Re(estruturação) Urbana e Desenho Urbano	22
3.1. Desenho Urbano	22
3.2. Alguns Conceitos de Intervenção Urbano.....	22
3.3. Reestruturação Urbana	24
4. A Sustentabilidade nas Cidades	25
4.1. Sustentabilidade e Desenvolvimento Sustentável	25
4.2. As Cidades Sustentáveis.	28
4.2.1. Diversidade de Usos Complementares (Usos Mistos).....	30
4.2.2. Compactação das Cidades	31
4.3. As Cidades e as Alterações Climáticas.....	33
4.3.1. Infraestruturas Verdes.....	34
4.3.2. Mobilidade Sustentável	35
5. Síntese Intercalar	37
CAPÍTULO 3. ENQUADRAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	39
1. O Município de Almada	39
1.1. Dados Socioeconômicos.....	39
1.2. Dados Socioambientais.....	41
1.3. Almada e Alterações climáticas	43
1.4. Almada e Desenvolvimento Sustentável.....	46
1.5. Enquadramento de Planos Municipais.....	48
1.6. Divisão Político-Administrativa	49
2. A Freguesia da Charneca de Caparica	49
2.1. Dados Ambientais	50
2.2. Dados Socioeconômicos.....	51

2.3.	Equipamentos e Serviços na Freguesia.....	52
2.3.1.	Equipamentos Administrativos e de Abastecimento	52
2.3.2.	Equipamentos de Saúde	52
2.3.3.	Espaços Verdes	53
2.3.4.	Educação.....	55
2.3.5.	Espaços Desportivos.....	55
2.3.6.	Promoção da Coesão Social	56
2.3.7.	Habitação	56
2.3.8.	Equipamentos Culturais	58
2.3.9.	Transporte e Energia.....	58
2.4.	Síntese de Estratégias para Charneca (Proposta da Revisão do PDMA).....	59
2.5.	Principais Intervenções em Vigor ou Planeadas.....	61
2.5.1.	O Centro Terciário da Charneca:	61
2.5.2.	A Reestruturação da Antiga Estrada Nacional:.....	62
3.	Área de Estudo.....	63
3.1.	Análise de Processos de Alvará e Licenças de Loteamentos	64
3.2.	Análise Biofísica do Território.....	68
3.2.1.	Sistema Viário e Mobilidade.....	69
3.2.2.	Uso e Ocupação do Solo	71
3.2.3.	Número de Pisos das Edificações.....	72
3.2.4.	Mobiliário Urbano e Apropriação do Espaço.....	73
3.2.5.	Vegetação	75
3.2.6.	Topografia	76
3.2.7.	Estudo do Clima	76
4.	Síntese Intercalar	77
CAPÍTULO 4. RESULTADOS ALCANÇADOS		79
1.	A Proposta.....	79
1.1.	A influência do entorno na área de intervenção.....	79
1.2.	Análise SWOT	85
1.3.	Diretrizes de Projeto / Anteprojeto	85
1.4.	Conceito de Projeto	87
1.5.	Anteprojeto Urbanístico (Proposta Urbana).....	88
1.5.1.	Fases do projeto de Reestruturação urbana.....	88
1.5.2.	Anteprojeto Urbano (Desenho da proposta)	93
2.	Notas Finais.....	94
BIBLIOGRAFIA:		96
ANEXOS – DESENHOS E ESQUEMAS DO ANTEPROJETO		109

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Barcelona. Plano de extensão de Ildefonso Cerdá (1859).....	7
Figura 2 - Pintura de Camille Pissarro 1898.Paris.	7
Figura 3 - Elementos do urbano.....	16
Figura 4 - Ilustração dos 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.....	27
Figura 5 - Diagrama de componentes de comunidades sustentáveis.....	29
Figura 6 - Ilustração de crescimento urbano compacto (a esquerda) e espraiado (a direita). ...	32
Figura 7 - Pirâmide de prioridades para uma mobilidade urbana sustentável.	36
Figura 8 - Localização do Município de Almada dentro da Área Metropolitana de Lisboa.....	39
Figura 9 - Taxa de variação da população residente em Almada (1864-2011).....	40
Figura 10 - Indivíduos residentes empregados por setor de atividade (2011).	41
Figura 11 - Regime de ventos dominantes em Almada (Distribuição Percentual).	42
Figura 12 - Gráfico do perfil setorial das emissões de GEEs por forma de energia em 2001 e 2010 em Almada.	44
Figura 13 - Dimensões de preocupação	47
Figura 14 - Freguesias do Município de Almada	49
Figura 15 - Gráficos das distribuições espaciais das freguesias de Almada no de 2001 e projeção para 2025.	52
Figura 16 - Organograma dos espaços verdes em Almada.	53
Figura 17 - Áreas de influência dos espaços de proximidade residencial (recorte da Charneca).	54
Figura 18 - Alojamentos familiares segundo a forma de ocupação, 2011.....	57
Figura 19 - Ordenação das freguesias por nº de famílias e suas composições.....	57
Figura 20 - Mapa síntese de estratégias para a Charneca.....	60
Figura 21 - Plano de Pormenor do Novo Centro Terciário da Charneca de Caparica.	61
Figura 22 - Área do levantamento realizado pelo estudo da CMA.	63
Figura 23 - Delimitação da área de estudo.	64
Figura 24 - Atualização de cadastro existente fornecido pela CMA utilizado com o Google Maps.	68
Figura 25 - Sistema viário.	70
Figura 26 - Uso e ocupação do solo.	71
Figura 27 - Número de pisos das edificações.....	73
Figura 28 - Mobiliário urbano e apropriações do espaço.....	74
Figura 29 - Vegetação.....	75
Figura 30 - Topografia (Altimetria).	76
Figura 31 - Estudo da incidência do sol e dos ventos na área de estudo.	77
Figura 32 - Imagem aérea da área de estudo.....	79
Figura 33 - Principais intervenções planeadas pela CMA próximo da poligonal de estudo.....	80

Figura 34 - Projeto do futuro centro terciário da Charneca.....	81
Figura 35 - Imagem aérea do local para implantação do projeto.	81
Figura 36 - Estudo de modificação da Estrada Nacional nas proximidades da Igreja da Charneca.	81
Figura 37 - Estrutura viária planeada pela CMA.	82
Figura 38 - Estudo das conexões e fluxos viários existentes próximo à área de estudo	83
Figura 39 - Relação da área de projeto com as demais áreas da Charneca de Caparica (Elementos existentes e planeados pela CMA)	84
Figura 40 - Conceitos chaves para o reforço da centralidade na área de estudo.	87
Figura 41 - Diagrama de Projeto para Espaços Públicos (PPS)	92
Figura 42 - Anteprojeto da proposta.....	93

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Quadro resumo de elementos conformadores da centralidade territorial	8
Tabela 2 - Características dos centros urbanos, segundo autores pesquisados por Kneib e Silva em ordem cronológica.....	21
Tabela 3 - Regime de ventos em Almada: velocidade média direcção.....	42
Tabela 4 - Dados climáticos para o Município de Almada.....	43
Tabela 5 - Componentes da Estrutura Ecológica Municipal (EEM).....	45
Tabela 6 - Relação de planos e programas do RJIGT	48
Tabela 7- População residente e pressão demográfica.	51
Tabela 8 - Equipamentos desportivos em Almada, 2009	56
Tabela 9 - Equipamentos culturais.....	58
Tabela 10 - Carreiras de Autocarro que passam pela área de estudo.....	70
Tabela 11 - Análise SWOT da área de intervenção.....	85

LISTA DE ABREVIATURAS

AC – Alterações Climáticas
AML – Área Metropolitana de Lisboa
APA – Agência Portuguesa do Ambiente
AUGI – Áreas Urbanas de Génese Ilegal
CBD – Central Business District
CCDR – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
CE – Comissão Europeia
CMA – Câmara Municipal de Almada
CO₂ – Dióxido de Carbono
CV – Corredores Verdes
DS – Desenvolvimento Sustentável
EE – Estrutura Ecológica
EEA – European Environment Agency
EEC – Estrutura Ecológica Condicionada
EEF – Estrutura Ecológica Fundamental
EEI – Estrutura Ecológica Integrada
EEM – Estrutura Ecológica Municipal
EN – Estrada Nacional
FCT/UNL – Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa
GEE – Gases com efeito de estufa
IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
INE – Instituto Nacional de Estatística
IPCC – Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas
IV – Infraestrutura Verde
NUTS – Unidades Territoriais Estatísticas
OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OMS – Organização Mundial de Saúde
OT – Ordenamento do território
PDM – Plano Diretor Municipal
PDMA – Plano Diretor Municipal de Almada
PEOT – Planos Especiais de Ordenamento do Território
PMOT – Planos Municipais de Ordenamento do Território
PNAC – Plano Nacional para as Alterações Climáticas
PP – Plano de Pormenor
PQ – Protocolo de Quioto
PU – Plano de Urbanização
REN – Reserva Ecológica Nacional
RUMA – Regulamento Urbanístico do Município de Almada
SWOT – Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
UE – União Europeia

CAPÍTULO 1. ENQUADRAMENTO DA PESQUISA

1. Introdução

As cidades, assim como os homens, vêm passando por um processo de evolução contínuo e acelerado ao longo dos últimos anos. Mudanças importantes na demografia mundial, revoluções tecnológicas, mudanças econômicas (na forma de produção e consumo) e na maneira como nos relacionamos com o ambiente são algumas dessas principais mudanças que vem produzindo transformações profundas nos últimos 200 anos. Segundos dados da ONU, o mundo atingiu 1 bilhão de pessoas no século XIX e vem observando um crescimento populacional quase exponencial a partir de então. Hoje existem, aproximadamente, 7,7 bilhões de pessoas com previsão de atingir 9,7 bilhões de pessoas em 2050, um acréscimo de 2 bilhões de pessoas em 30 anos (United Nations, 2019; Nações Unidas Brasil, 2019). Além do rápido crescimento da população mundial, outro dado demográfico chama atenção: a mudança do perfil populacional, que passou de predominantemente rural para urbano, em menos de 70 anos.

“Globally, more people live in urban areas than in rural areas, with 55 % of the world’s population residing in urban areas in 2018. In 1950, 30 % of the world’s population was urban, and by 2050, 68 % of the world’s population is projected to be urban. Today, the most urbanized regions include Northern America (with 82 % of its population living in urban areas in 2018), Latin America and the Caribbean (81 %), Europe (74 %) and Oceania (68%). The level of urbanization in Asia is now approximating 50 %. In contrast, Africa remains mostly rural, with 43 % of its population living in urban areas.”¹ (United Nations, 2018a; 2018b)

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE, 2015) exemplifica em sua publicação “El siglo metropolitano” que “En 1950, Nueva York y Tokio eran las únicas aglomeraciones urbanas con una población de más de 10 millones. Para el 2030, se espera que el número de megaciudades aumente a 41, con siete de las diez primeras megaciudades en Asia”². Esse processo contínuo e intenso de aglomeração populacional produziu um processo de urbanização para atender, de forma planeada ou não, à crescente migração campo-cidade. Essa série de eventos, por sua vez, seguiu-se por um processo de metropolização, iniciado no século XX e com tendências de intensificação no século XXI. A necessidade de novas habitações, para atender às sucessivas migrações de trabalhadores, e à formação de grandes centros de negócios, os chamados CBD (Central Business District)

¹ “Globalmente, mais pessoas vivem em áreas urbanas do que em áreas rurais, com 55% da população mundial residindo em áreas urbanas em 2018. Em 1950, 30% da população mundial era urbana e, em 2050, 68% da população mundial é projetado para ser urbano. Hoje, as regiões mais urbanizadas incluem a América do Norte (com 82% de sua população vivendo em áreas urbanas em 2018), América Latina e Caribe (81%), Europa (74%) e Oceania (68%). O nível de urbanização na Ásia agora está chegando a 50%. Por outro lado, a África continua predominantemente rural, com 43% de sua população vivendo em áreas urbanas.” Tradução livre do autor.

² “Em 1950, Nova York e Tóquio eram as únicas aglomerações urbanas com uma população de mais de 10 milhões. Até 2030, o número de megacidades deve aumentar para 41, com sete das dez principais megacidades na Ásia.” Tradução livre do autor.

representavam uma das principais demandas econômicas/imobiliárias materializadas sobre o território urbano.

A sociedade industrial de alta produtividade e com fortes tendências à concentração de riquezas é causadora, também, de grandes desigualdades sociais que são refletidas em seu território urbanizado. O centro e a periferia aparecem, quase sempre, como principal símbolo da heterogeneidade na distribuição de serviços e infraestruturas das cidades. A concentração populacional nas cidades, e em seguida seu processo de desconcentração em direção aos subúrbios, muitas vezes causados por interesses econômicos influenciados pelo preço do solo, tem levado à produção de espaços fragmentados e desarticulados, com consequente espraiamento das cidades. A suburbanização, predominantemente residencial, contribui para o aparecimento de subcentros, planejados ou espontâneos, no território metropolitano, contribuindo para a diversidade de usos e multiplicidade de centralidades em muitas cidades. A cidade policêntrica com diferentes hierarquias de centralidade proporcionam um melhor consumo de proximidade nas periferias predominantemente residenciais contribuindo para redução de deslocamentos (Sposito, 2007; Silva, 2001; Whitacker, 2003 e Farr, 2013).

O fenômeno do espraiamento urbano é observado em cidades que possuem uma grande expansão de áreas urbanizadas, com baixa densidade, orientadas pelo mercado, aliado à supressão de áreas agricultáveis e florestais. Vários são os fatores impulsionadores do espraiamento urbano, dentre eles fatores macroeconômicos, microeconômicos, demográficos, transportes, culturais, dentre outros. Este processo tem implicações ambientais (como a perda de solos agrícolas e de áreas florestais), sociais (como a geração de grandes deslocamentos e de segregações espaciais) e econômicas (como gasto excessivo com fornecimento de novas infraestruturas urbanas) que prejudicam o desenvolvimento de uma dinâmica mais sustentável de gestão das cidades (EEA, 2006).

Dentro do processo de transformação e expansão urbana outro elemento que chama atenção é o valor histórico e simbólico das cidades, principalmente as mais antigas, detentoras de um acervo arquitetônico representativo desta identidade local. O processo de reestruturação das cidades, quase sempre, impunham demolições e destruição do patrimônio histórico em nome da modernidade (Luso et al, 2004). Modernidade, esta, utilizada como pretexto para a reestruturação da cidade de modo a atender interesses quase sempre empresariais.

As descobertas científicas e tecnológicas são elementos importantes para se entender a forma de cidade que temos hoje e como podemos seguir na construção de novas dinâmicas urbanas. As descobertas tecnológicas dos séculos XIX e XX foram fundamentais às transformações urbanas desse período, principalmente nas áreas de transporte e construção civil, por exemplo, que contribuíram no desenvolvimento do modelo atual de cidade dispersa. A indústria automobilística e da construção civil, aliadas ao modelo de vida suburbano e planejadores modernistas, ajudaram a produzir uma urbanização intensa nas grandes cidades e em suas áreas metropolitanas (Farr, 2013; Oliveira e Borges, 2018).

Nesse processo de revoluções tecnológicas, aglomerações humanas e produção capitalista, esbarramos em um problema que vem sendo alertado por cientistas, principalmente

a partir da década de 70: o impacto ambiental gerado pela produção/atividade humana. Dentre os impactos ambientais causados pelas atividades humanas, temos a emissão de GEE (Gases do Efeito Estufa) como um dos problemas mais urgentes a ser solucionado. A elevada concentração dos GEE na atmosfera representou um aumento de 0,85°C da temperatura média global, de 1880 a 2012. Dentre estes gases, temos o CO₂ como um dos principais responsáveis por esta mudança acentuada da temperatura em função da sua elevada concentração na atmosfera (IPCC, 2013). A queima de combustíveis fósseis e a desflorestação representam algumas das principais atividades antrópicas responsáveis por essa concentração elevada de CO₂ na atmosfera, tendo as cidades um papel importante no combate a esse problema (Salat et al, 2017).

Assim como outras cidades, Almada passou por um processo de expansão urbana fragmentada do tecido urbano gerando, muitas vezes, núcleos monofuncionais, de baixa densidade e pouca articulação dos escassos espaços públicos existentes. Dentro desse contexto de formação urbana e atendendo a demandas da CMA este trabalho se dispõe a analisar e propor soluções, que contribuam com melhorias sociais e econômicas e ambientais, para um desenvolvimento local mais dinâmico e igualitário, com a consolidação de uma centralidade urbana em um território fragmentado.

2. Objetivos

Objetivo Geral

Este trabalho tem por objetivo central reforçar uma centralidade/subcentralidade urbana no município de Almada, nomeadamente no entorno do Mercado da Charneca da Caparica, através de um projeto de reestruturação urbana balizado por princípios e elementos da sustentabilidade.

Objetivos Específicos:

- Reunir elementos configuradores de centralidade urbana, a partir de referencial teórico existente, aplicáveis à área de estudo;
- Identificar formas de reestruturações urbanas atuais e ambientalmente sustentáveis;
- Propor um projeto que proporcione uma colmatação urbana em um tecido urbano fragmentado.

3. Método de Pesquisa

Partindo do tema de pesquisa proposto: “Mercado da Charneca: Reforço de uma centralidade/subcentralidade através de uma reestruturação urbana sustentável” desenvolveu-se o seguinte método utilizado para realizar esta pesquisa:

1º) Realização de pesquisa bibliográfica para a elaboração de um referencial teórico-conceitual, tendo como base o levantamento de teses, artigos, dissertações e livros. Alguns temas importantes para esta pesquisa foram inicialmente listados para melhor embasamento do referencial teórico como: a formação das cidades, em especial as industriais; a requalificação urbana; a centralidade urbana e a sustentabilidade urbana.

2º) Em seguida partiu-se para uma coleta de dados secundários, em documentos oficiais (mapas, relatórios, planos e programas existentes) da CMA sobre o concelho de Almada e da freguesia da Charneca da Caparica para identificar como se relacionam essas três escalas territoriais: concelho, freguesia e área de intervenção. Optou-se neste trabalho por um estudo do território partindo de uma análise geral (concelho de almada) até o específico (área de intervenção).

3º) Nessa etapa iniciou-se o processo de coleta de dados primários, mais especificamente sobre a área de intervenção. Foram realizadas visitas à área de estudo em dias variados e entrevistas a membros da Freguesia da Charneca e da CMA. Nas primeiras visitas buscou-se identificar elementos mais relevantes próximos ao Mercado da Charneca, conforme descrito de forma mais detalhada na análise da Área de Estudo (capítulo 3), para uma delimitação da área de intervenção. Após a definição da poligonal de intervenção iniciou-se a elaboração de mapas temáticos com base nos arquivos digitais disponibilizados pela CMA, utilizando o AutoCAD educacional disponibilizado gratuitamente pela Autodesk em seu site. Nessa etapa foram confeccionados 6 mapas de estudo para uma melhor caracterização: do sistema viário, dos usos do solo, cércea, mobiliário urbano, apropriações do espaço, altimetria, clima, espaços verdes e vegetação.

4º) Munido de um referencial teórico, dados secundários e dados primários iniciou-se a síntese dos conteúdos levantados para a confecção de uma proposta de intervenção. No processo de projeto buscou-se estabelecer um conceito a partir do referencial teórico estudado, uma análise SWOT do território, com os dados secundários e primários coletados, a criação de diretrizes de projeto e por fim uma proposta de intervenção em caráter de anteprojeto.

4. Organização da Dissertação

A dissertação está organizada em quatro capítulos. O primeiro capítulo apresenta o enquadramento da pesquisa onde são introduzidos o tema do trabalho com os respectivos objetivos e método de pesquisa utilizado para alcançá-los.

No segundo capítulo são feitas algumas reflexões sobre o referencial teórico e conceitual encontrados nas revisões bibliográficas desta pesquisa. Neste capítulo são discutidos conceitos importantes para o tema de pesquisa como a formação das cidades e a configuração de suas centralidades, além de temas relacionados aos princípios de sustentabilidade em requalificações urbanas.

Logo a seguir, no terceiro capítulo, apresentam-se o enquadramento e a caracterização da área de estudo, partindo de uma análise do município, freguesia e por fim a área de intervenção. São compilados alguns dados e estatísticas disponíveis sobre a área de intervenção partindo do espaço mais alargado (o concelho de Almada) até o mais restrito (a área de intervenção).

No quarto capítulo são apresentados os resultados alcançados neste trabalho como o conceito, diretrizes e o anteprojeto extraído de uma síntese entre o referencial teórico, contido no capítulo 2, e a caracterização da área de estudo, contido no capítulo 3.

CAPÍTULO 2. REFERENCIAL TEÓRICO CONCEITUAL

1. As cidades: Uma Pequena Reflexão

O Renascimento e o Iluminismo, na Europa, marcam um longo processo de transição entre dois modelos de sociedade: o feudal para o industrial (capitalista). Uma rede de cidades se desenvolve através das trocas comerciais e se intensificam ao longo do tempo. “Depois do período sombrio das grandes invasões, a vida económica renasceu, na Idade Média, com a abertura das grandes rotas comerciais. (...) O melhoramento das técnicas de navegação abre caminho à exploração do mundo inteiro, sob impulso do incentivo do lucro” (Lacaze, 1995).

As Revoluções Industriais provocaram mudanças nas relações sociais e com isto as cidades passaram por processos intensos de modificações físicas. Mudanças nas relações de produção forçaram a expansão de algumas cidades em todo o mundo. O urbanismo passa a ser estudado intensamente entre os séculos XIX e XX de modo a prover soluções às dificuldades impostas pela incompatibilidade da cidade antiga com as novas tecnologias recém descobertas. Cidades como Paris e Barcelona são exemplos das transformações morfológicas que as cidades medievais passaram nesse período (Capel, 2002; Goitia, 1982).

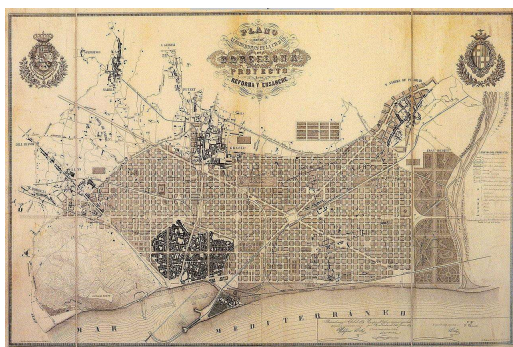


Figura 1 - Barcelona. Plano de extensão de Ildefonso Cerdá (1859).

Fonte: Google Imagens

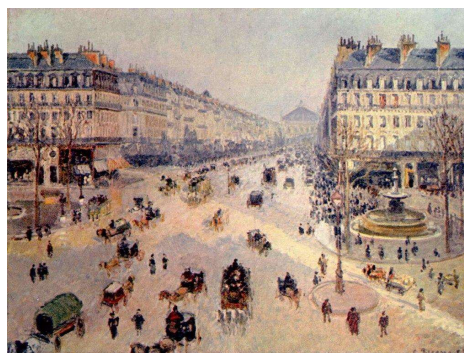


Figura 2 - Pintura de Camille Pissarro 1898.Paris.

Fonte: Google Imagens

Com base nesta pequena reflexão sobre a formação das cidades, que nada mais é do que a materialização do desejo do homem ao longo de muitas transformações sociais, chegamos onde Goitia (1982) define como: “a última modificação fundamental que as cidades sofreram nos tempos modernos”.

“A última modificação fundamental que as cidades sofreram nos tempos modernos foi ocasionada por essa complexa série de acontecimentos a que se tem chamado a revolução industrial, embora, na realidade, não tenha sido só estritamente industrial, mas também uma revolução na agricultura, nos meios de transporte e comunicações e nas ideias económicas e sociais” (Goitia, 1982).

A padronização passa a dominar o modelo de produzir as cidades, sem levar em conta histórias e identidades próprias de cada lugar. Esta “estandardização” nas cidades acontece sobretudo na arquitetura, com os avanços tecnológicos, e a busca por maior lucro com a aplicação do modelo fordista de produção em massa. As pequenas aglomerações humanas crescem e concentram cada vez mais pessoas e consolidam centralidades de poder político e econômico, além de intensificar as trocas de bens e serviços (Mendes, 2013; Capel, 2002 e Luso et al, 2004).

Termos como urbanismo, planejamento urbano, ordenamento do território, planejamento regional foram ganhando cada vez mais destaque, ao longo do séc. XX, à proporção que as cidades cresciam e formavam densas áreas metropolitanas geradas, quase sempre, através de processos de conurbação³. O Urbanismo e o Planejamento Regional foram agregando cada vez mais disciplinas e profissões, passando pela história, geografia, economia, sociologia, política, antropologia, arquitetura, artes dentre outras, que passaram a se desmembrar e se agrupar em inúmeras relações e correlações de análise (Choay, 1992; Del Rio, 1990).

Rolnik (1995), dentre outros autores, reforçam a complexidade dos estudos sobre a cidade. Em sua breve reflexão sobre a cidade a autora agrupa as características de formação das cidades em “A cidade como um Imã, A cidade como escrita, A cidade Política, A cidade como mercado” e acrescentaria aqui a cidade e seus fluxos (característica mais presente nas cidades dos séculos XX e XXI).

A partir desta breve revisão bibliográfica sobre a formação das cidades através de um apanhado histórico, optou-se por decompor a formação das cidades em 5 vertentes de pesquisa conforme tabela abaixo.

Tabela 1 - Quadro resumo de elementos conformadores da centralidade territorial

DECOMPOSIÇÃO DAS VERTENTES DE ESTUDO				
A CENTRALIDADE NO ESPAÇO				
A Cidade/Espaço como Imã.	A Cidade/Espaço como Escrita	A Cidade/Espaço Política	A Cidade/Espaço como Mercado	A Cidade/Espaço e seus Fluxos
Densificações/ Aglomerações e Atratividades	Identidade e preservação da história	Governança Urbana e a cidade polis	Economia	Mobilidade, Conectividade e Fluxos

Fonte: Autor, adaptado de Capel (2002), Goitia (1982), Lacaze (1995) e Rolnik (1995)

A espécie humana passou por constantes evoluções (e involuções) ao longo de sua existência na Terra até os dias atuais. As cidades talvez sejam a grande obra humana para onde convergem quase todas as relações sociais e produtivas do sistema vigente. Entender como esse processo de aglutinação de pessoas se formou é importante para entender o rebatimento desse processo macro (cidade/região) no micro (bairro ou freguesia) exemplificando como o

³ Conurbação é a unificação da mancha urbana de duas ou mais cidades vizinhas, em consequência de seu crescimento territorial.

centro/centralidade dos territórios foram se formando após a 1ª revolução industrial até os dias atuais.

1.1. A Cidade e as Aglomerações

Os aglomerados humanos evoluem à medida que as relações humanas tornam-se mais complexas e novas técnicas e conceitos utilizados nessas relações são desenvolvidos. Segundo Rolnik (1995) “a cidade é antes de mais nada um imã, antes mesmo de se tornar local permanente de trabalho e moradia. Assim foram os primeiros embriões de cidade de que temos notícias, os zigurates, templos que aparecem nas planícies da Mesopotâmia em torno do terceiro milênio antes da era cristã”. As aglomerações nascem das necessidades básicas humanas de sobrevivência sejam elas físicas (alimentação, abrigo e etc) ou emocionais (espiritual/relacional). A partir de então, sucessivas mudanças sociais ocorrem, ao longo do tempo, até a chegada da revolução industrial que modifica brutalmente as relações de produção do espaço humano.

A sociedade industrial faz emergir a cidade industrial e com ela a intensificação do urbano. A descoberta da máquina a vapor possibilitou a realocação de indústrias, antes localizadas de forma dispersa às margens de rios, para as cidades (Goitia, 1982). Esse agrupamento de indústrias, poder político e populacional, causado pelas sucessivas migrações campo-cidade, proporcionaram uma concentração cada vez maior de pessoas em cidades.

A crescente urbanização da sociedade vem aparentando ser um modelo consolidado de cidade ao longo do último século em todos os continentes. A metropolização, embora não seja um fenômeno exclusivamente causado pela aglomeração de pessoas, tem nestas um fator importante de formação de centros/centralidades. A grande concentração não planejada de pessoas nas cidades gerou (em países desenvolvidos) e vem gerando (em países em desenvolvimento) demandas sociais crescentes como novas habitações, mais infraestruturas urbanas e supressão de solos agricultáveis/áreas de florestas (Pereira e Ferreira, 2016; Maricato, 2011; EEA, 2006).

Cidades mais consolidadas e atrativas tendem a perder completamente suas áreas rurais para a urbanização e pressionaram cidades vizinhas no mesmo caminho, gerando uma expansão do tecido urbano, ao ponto de se encontrarem, formando as conurbações. Algumas cidades concentram cada vez mais pessoas impulsionando o crescimento vertical e horizontalmente das cidades. Seja no modelo de cidade mais compacta ou no de cidade mais espalhada, ocorre a formação de centralidades para atender às novas demandas socioeconômicas existentes (EEA, 2006; Maricato, 2011).

As cidades outrora monocêntricas dão lugar às metrópoles formadas quase sempre pela conurbação de cidades e seus tecidos urbanos contínuos, e em alguns casos à megalópoles, policêntricas e polinucleares. Nesse intenso processo de aglomeração são criadas nas cidades contínuas demandas de concentração e desconcentração e descentralização territorial, que alinhado a outros fatores, proporcionam núcleos e subnúcleos quase sempre hierarquizados dentro dos territórios (Junior e Santos, 2009; Barreto, 2010).

1.2. A Cidade e os Transportes

Grande parte dos núcleos urbanos pré-revolução industrial se desenvolveram quase sempre de forma orgânica em aglomerados de ruas e casas, acompanhando a topografia do sítio, e que atendia a um deslocamento predominantemente pedonal, montado em animais ou em veículos com rodas movidos também por tração animal (Goitia, 1982; Rolnik, 1995). Segundo Barreto (2010) “Apesar do tamanho da cidade ser variável, os mecanismos de comunicação são os que ditam a sua dimensão.” Posteriormente, com a consolidação dos núcleos urbanos e a intensificação das trocas comerciais, no período mercantilista, alinhados aos meios de transporte e comunicação disponíveis na época, novas redes de estradas e portos começaram a se desenvolver para atender às novas demandas sociais e econômicas (Goitia, 1982). Foi, porém, com as inovações tecnológicas, iniciadas no período da primeira revolução industrial, que as cidades adquiriram formas próximas das atuais.

A máquina a vapor e os comboios proporcionaram transformações iniciais na conexão entre cidades transportando pessoas e mercadorias e, posteriormente, proporcionaram mudanças também na forma de locomoção dentro das cidades, com os bondes (elétricos) e metropolitanos (metrô). Os meios de transporte marítimos evoluíram em tamanho, velocidade e capacidade de transporte, demandando portos e locais de armazenamento cada vez mais modernos e equipados (Goitia, 1982).

A partir da década de 1930 a aviação criou uma nova forma de transportar pessoas e mercadorias, demandando novos equipamentos urbanos e regionais: os aeroportos. A logística de transporte de pessoas e materiais torna-se complexa e muitas vezes multimodal para atender à atual cadeia de produção, armazenamento e transporte dos produtos e pessoas (Capel, 2002; Goitia, 1982).

Entre os séculos XIX e XX uma série de desenvolvimentos tecnológicos provocaram mudanças substanciais na forma de produzir as cidades a partir de então. A convergência de tecnologias como o elevador, eletricidade, concreto (betão) armado, dentre outros, mudou substancialmente a morfologia das grandes cidades onde o valor do solo era demasiado caro, possibilitando a construção de edifícios com múltiplos pavimentos levando a uma concentração maior de moradia e serviços nos centros urbanos de grandes cidades (Capel, 2002; Goitia, 1982; Rolnik, 1995). Essas tecnologias ajudaram a potencializar a ocupação de terrenos centrais assim como levantou o debate urbano, ao longo do século XX, sobre conceitos e índices urbanísticos, como por exemplo o Índice de utilização⁴, em uma tentativa de equilibrar a produção em série de

⁴ O índice de utilização do solo exprime a quantidade de edificação por unidade de área de solo. Dito de outra forma, exprime a intensidade de utilização do solo para edificação. A designação índice de utilização do solo substitui outras, vulgarmente utilizadas como índice de construção e coeficiente de ocupação do solo (COS). Fonte: Diário da República, 1.ª série — N.º 104 — 29 de Maio de 2009. p. 3374. Decreto Regulamentar n.º 9/2009.

pisos/andares com as demais necessidades sociais existentes nas cidades (Rezende et al, 2009).

Outro elemento modificador representativo das cidades, a partir da primeira metade do século XX, foi a produção em série de automóveis. Esse processo teve início nos Estados Unidos e transformou profundamente a forma de planejar, não só as cidades em todos os continentes, mas as políticas de desenvolvimento regional e urbano (Nascimento, 2016 e Baran e Legey, 2010).

O planejamento urbano e regional, em muitos países, a partir da segunda metade do século XX, foram muito influenciados pela indústria automobilística. Cidades inteiras foram reorganizadas em função das necessidades do automóvel. Bondes elétricos urbanos foram desativados para dar lugar aos ônibus (autocarros), rodovias e vias expressas foram construídas para atender ao novo meio de transporte em expansão. Rodoviárias foram erguidas para conectar cidades e quase sempre tornaram-se elementos de centralidade principalmente em cidades pequenas e médias (Farr, 2013; Costa, 2014).

O elevador foi uma importante tecnologia de locomoção para a transformação das cidades, do ponto de vista morfológico urbano. Os altos edifícios modificaram profundamente o perfil de algumas cidades evidenciando, quase sempre, a centralidade urbana através da verticalização e densificação das construções (CML, 2018).

O novo modelo de locomoção, baseado no carro particular, também modificou completamente as cidades contemporâneas fazendo-as crescer em extensão e demandando muitas áreas de estacionamento em seu território. Os transportes coletivos foram preteridos em detrimento dos veículos particulares e as cidades incorporaram, definitivamente, o automóvel como elemento prioritário do planejamento urbano em todas as suas funções: das habitações com vagas de garagem; às vias hierarquizadas com complexos nós viários; aos empreendimentos de comércio, serviços e lazer com grandes parques de estacionamentos (Farr, 2013; Costa, 2014).

1.3.A Cidade e a Identidade

“As cidades antigas surgem associadas à necessidade de unir os homens à volta dos símbolos, uma forma de responder às suas inquietudes e construir a sua identidade colectiva. É ao historiador e ao arqueólogo que se deve a reflexão sobre a função simbólica das cidades e, através das suas descobertas, conclui-se que elas foram construídas em redor dos templos e dos palácios. Essas cidades comportam grandes áreas abertas, desenhadas para as cerimónias religiosas mais do que para facilitar as relações entre os indivíduos. Essas primeiras aglomerações não foram originadas por um mercado, fórum, ou ágora. Foram, sobretudo, centros cerimoniais, tendo a religião assumido um papel fundamental na formação, transformação e estruturação do espaço urbano” (Claval, 2004; Mumford, 1998 *apud* Barreto, 2010).

Para muitos autores a cidade, com suas diversas arquiteturas e desenhos urbanos, são registros materiais da história ao longo do tempo. Porém nem sempre a ideia foi essa. Embora o homem sempre buscasse fazer durar as construções antigas por longo tempo, elas nada tinham a ver com preservação da história ou identidade cultural.

“O homem teve, desde sempre, sentido de fazer perdurar no tempo todos os objectos que fossem úteis às suas necessidades, recuperando aquilo que tivesse alguma função específica. O prioritário não era preservar testemunhos históricos, mas sim reparar algo que deixou de exercer as funções para que foi concebido, se necessário alterando-o. Originalmente, o edifício não é compreendido como um bem que possui valor histórico ou cultural, mas sim como um bem útil ou que representa algo nessa época. Só neste caso fará sentido fazer o edifício perdurar no tempo” (Luso, Lourenço & Almeida, 2004).

No entanto, com o passar do tempo e estudos relacionados à arqueologia, à conservação e ao restauro, a história das cidades passou a gerar interesse de muitos pesquisadores. A descoberta de Pompéia foi um marco histórico da arqueologia e intensificou os interesses da sociedade sobre temas relacionados à preservação e ao restauro. Monumentos e construções passam a ser objetos de estudo de restauradores ao longo do século XVIII como o Viollet-Le-Duc, Ruskin, entre outros (Luso, Lourenço & Almeida, 2004). Teorias sobre o restauro passam a ser estudadas por especialistas e assimiladas pelos cidadãos como forma de preservação da história e identidade social de um lugar.

Diversas teorias sobre a preservação do patrimônio histórico são debatidas ao longo dos séculos XVIII e XIX até chegar a um pequeno consenso no século XX com a Carta de Atenas, que estabelece como elementos da cidade moderna: a habitação, o trabalho, o lazer, a circulação e o patrimônio histórico (Corbusier, 1993).

As relações de produção espacial excessivamente técnica passaram a sofrer, na segunda metade do século XX, questionamentos mais humanistas e a levar em consideração variáveis sociais e culturais na busca por uma relação de pertencimento e urbanidade às cidades. A identidade local e as relações sociais eram muitas vezes preteridas em nome de modernidades duvidosas à época, como a setorização de usos dentro da cidade e a dependência do automóvel em muitos casos, por exemplo (Jacobs, 1961).

A consolidação das cidades como principal aglomerado humano de troca de experiências também gera conflitos e divergências. Esses conflitos e divergências às vezes dificultam o entendimento sobre o que é relevante para manutenção da identidade e história de uma sociedade (Babo, 1998). Entretanto são com essas divergências e pluralidades que são definidas as modificações do espaço urbano qualificando quais elementos devem ou não ser preservados através das práticas políticas.

A cidade como elemento de registo da passagem do tempo também é uma representação dos interesses da sociedade que nela vive. Isso significa que os elementos que hoje existem são reflexos do que as gerações quiseram preservar dentro de determinado momento histórico. Ao

mesmo tempo em que no futuro servirão de estudos para o entendimento de relações e comportamentos sociais do passado (Pesavento, 2008; Babo, 1998; Abreu, 1998).

Assim como o patrimônio histórico material, representado nas cidades por meio de sua arquitetura e traçados urbanos, as memórias e símbolos coletivos também contribuem para o fortalecimento da identidade coletiva de um lugar. Todos esses elementos conjugados contribuem para reforçar o sentimento de pertencimento dos cidadãos ao espaço urbano em um mundo cada vez mais padronizado. O sentimento de pertencimento gerado através de símbolos, elementos culturais e da história/memórias, é, também, um fator importante para a configuração de um centro/centralidade territorial mais coeso ao longo do tempo e das mudanças ocorridas nos processos de produção humana. A identidade coletiva é um elemento agregador importante para a atração e manutenção de pessoas em um território assim como a sua mobilização política por melhorias (Pesavento, 2008; Babo, 1998; Abreu, 1998).

1.4. A Cidade Política

O processo de aglomeração humana, ao longo da história, fez florescer um outro elemento importante e fundamental de coesão social, além de importante reforço da cidade como centralidade humana em determinado território. A política está intrinsecamente ligada às cidades, onde segundo Bobbio (1982), a palavra “deriva do adjetivo grego *politikós* (de pólis) que significa tudo o que se refere à cidade, tudo o que é, portanto, cidadão, civil, público, sociável e social (...)”, termo amplamente divulgado pelo filósofo grego Aristóteles em algumas de suas obras. Das cidades gregas, passando pelas inúmeras formas de organização social, até chegar às cidades industriais, diversos foram os regimes políticos existentes. A política evolui como forma de centralização do poder na tentativa de resolver conflitos e criação de procedimentos para tomada de decisões quase sempre coletivas. Para alguns autores como Franco (1982), o princípio fundamental da política é a busca pelo bem comum.

A coesão sócio-territorial conquistada, dentre outros fatores, pela política levou a conquistas importantes das conformações sociais e espaciais que temos hoje, como a formação dos Estados. Embora a figura do Estado tenha origem na antiguidade com a Cidade-Estado grega, é entre os séculos XVII e XVIII que ela volta a aparecer na configuração dos Estados-Nação. O Estado re-aparece como elemento de equilíbrio das relações socioeconômicas vigentes para manutenção da ordem e como organizador da forma de gerir o território e sua população (Bresser-pereira, 2017). Entretanto as cidades mais populosas e desenvolvidas contidas em cada estado-nação passam a exercer um papel político central em cada território unificado

Atualmente vivemos um processo de desvalorização das atividades políticas em algumas partes do mundo causado por uma série de fatores, dentre eles a correlação de forças dentro do sistema democrático atual. A democracia tem sofrido ataques diversos com a manipulação da informação em busca de obtenção do poder. A má política exercida em um território, ou a manipulação de informações durante um processo eleitoral, pode representar a

desagregação social e/ou territorial de uma sociedade ou Estado (Gallego, 2018). Contudo, algumas medidas, como desconcentração e descentralização, assim como uma gestão urbana mais participativa, vêm contribuindo, ao longo dos últimos anos, para um fortalecimento da gestão mais democrática dos territórios urbanos.

Observa-se, por outro lado, ações de alguns países ou blocos econômicos, como a União Europeia, a tentativa de desenvolver políticas públicas de coesão social, econômica e territorial.

“Procurando inculcar a importância do território na agenda política, o princípio de Coesão territorial surge, no seio destas orientações, com o intuito generalizado de alcançar o desenvolvimento harmonioso de todos os territórios (ou seja, um desenvolvimento socioeconômico equilibrado e equitativo), valorizar a sua diversidade e complementaridades, e facultar a possibilidade da população tirar o melhor partido das características existentes em cada território” (Santinha, 2014).

1.5. A Cidade Comércio (mercado)

A vertente econômica talvez seja o principal elemento de agregação social e configuração espacial atual das cidades ao redor do mundo. A transição do período feudal para o mercantilismo (fase inicial do capitalismo) marca profundamente a função da cidade como elemento agregador de pessoas. A produção artesanal, da arte e das trocas realizadas entre campo e cidade em feiras e mercados fortalecem o surgimento de uma burguesia mercantil que começa a exercer poder nessas cidades. As trocas entre cidades crescem e atingem outros continentes com as navegações entre cidades portuárias (Goitia, 1982; Ramos, 1997).

“A categorização da cidade está associada à territorialização dos poderes – o político e o religioso, materializados nas instituições que partilham um sítio comum, preferencialmente dentro do espaço fortificado. A esta função centralizadora vem juntar-se a actividade mercantil que, ao enraizar as trocas entre a cidade e o campo, veio conferir ao espaço nuclear um poder acrescido. É no espaço circundante, no largo fronteiro ao templo ou ao palácio que confluem comerciantes e mercadores. Aí, nesse espaço privilegiado, começa a desenhar-se uma nova instituição urbana, o mercado, configurado no fornecimento, armazenamento e distribuição dos mais variados produtos, os do campo e os da cidade, provendo, dessa forma, as necessidades dos dois territórios complementares. Nela, a especialização e a divisão do trabalho começam a marcar o ritmo do quotidiano urbano, emergindo toda uma variedade de ofícios e artífices, estes sujeitos a apertados mecanismos de controlo e de sucessão familiar” (Barreto, 2010).

Alguns estudiosos dividem a formação da sociedade capitalista em três fases: mercantil, industrial e financeira. Na sociedade mercantil destaca-se na paisagem das cidades o reaparecimento das feiras e mercados como materialização, no espaço urbano, das atividades de trocas comerciais. As trocas comerciais que se davam entre o campo e a cidade e, em alguns

casos, entre cidades, logo depois estendem-se entre continentes através das grandes navegações marítimas. Portos são construídos e ampliados para atender às novas navegações e o sucessivo crescimento e complexidade das trocas mercantis (Capel, 2002).

Com o acúmulo de capital gerado pelas atividades comerciais, aliado às novas descobertas tecnológicas e ao excesso de mão-de-obra nas cidades, inicia-se uma transição para a sociedade industrial (a segunda etapa do capitalismo). Nessa etapa outros elementos são inseridos na paisagem urbana como a indústria, as vilas operárias e as estradas de ferro, que vão mudando a relação de ocupação do espaço urbano (Rolnik, 1995; Goitia, 1982).

As cidades industriais passam por inúmeros processos de transformação para a acomodação de novas formas de produção (Rolnik, 1995). Na fase do capitalismo financeiro o grande destaque são os centros de negócios das grandes cidades com a predominância das atividades terciárias. Shopping Centers e edifícios empresariais exercem o papel de centralidade econômica dentro das principais cidades nessa fase (CARVALHO e CORSO-PEREIRA, 2013).

Dentre as modificações da cidade capitalista, citadas nos parágrafos anteriores, podemos destacar a importância do mercado/feira como elemento físico que perdura na paisagem urbana, mesmo com as sucessivas transformações do espaço urbano. Embora a fase industrial do capitalismo tenha ampliado a variedade de produtos da área do varejo e produzido, em alguns casos, a privatização desses espaços, os mercados municipais continuam a exercer papel importante nas cidades atuais (Alves & Filho, 2011). Além disso, é consensual na documentação de instituições internacionais e locais que os mercados trazem vida aos espaços urbanos e ajudam na criação de sinergias entre agentes e a comunidade, constituindo experiências ímpares de trocas, sejam elas comerciais ou de sociabilização (Ferreira et al, 2015).

2. As Centralidades Urbanas

2.1. Introdução

Após uma pequena reflexão acerca dos principais elementos que influenciaram as formações das cidades e sua “coesão social”, especialmente nas chamadas cidades industriais, abordaremos neste subtópico alguns conceitos e definições sobre os centros e as centralidades nas cidades de maneira mais específica. Para isso, desenvolveu-se uma pequena revisão bibliográfica no B-On relacionada ao tema em publicações recentes da língua portuguesa e estrangeira.

Segundo Barreto (2010) e Lacaze (1995) as cidades são intrinsecamente pólos aglutinadores de pessoas e sem as pessoas não há cidades. Partindo desta afirmação podemos estabelecer uma relação estrutural entre o desejo/necessidade dos homens e a configuração espacial de um determinado território/cidade. As novas aspirações individuais de produção e consumo da nova sociedade já não cabiam mais nas cidades antigas. A concentração de capital e o domínio de novas tecnologias fez emergir uma nova classe econômica e política que impunha novas formas e necessidades às cidades. “O crescimento das cidades, desde a civilização

helenística e da romanização, é um fenómeno que perdura até aos nossos dias, tornando-se mais intenso com o processo de industrialização que marca o início da época moderna” Barreto (2010).

As cidades industriais e suas variações seguintes são caracterizadas pela intensificação do processo de concentração: concentração de capital, concentração de pessoas, concentração de conhecimentos, concentração de infraestruturas, etc. Todo o processo de concentração, todavia, tem um limite e em seguida há, quase sempre, um processo de desconcentração em direção à periferia da área central, de forma mais ou menos organizada. Inicia-se, na cidade industrial, um intenso processo de polarização entre centro e periferia dentro do espaço urbano (Junior e Santos, 2009; Salgueiro, 1997; Sposito, 1988).

Adotaremos, neste trabalho, a definição de urbano como áreas já urbanizadas com certa densidade populacional onde a forma de subsistência do núcleo ocupado não seja mais a agricultura ou pecuária. Além disso, consideramos as características elencadas por Angulo & Dominguez (1991) *apud* Barreto (2010) como elementos essenciais do urbano, figura abaixo.



Figura 3 - Elementos do urbano.

Fonte: Angulo & Dominguez, 1991, *apud* Barreto, 2010

2.2. Centros e Centralidades

Ao longo dos anos muitos foram os elementos que configuraram a centralidade nas cidades antigas, desde praças públicas, templos religiosos, mercados, castelos, palácios e etc. Esses elementos construídos representavam, em alguns casos, o centro geográfico e de poder da cidade em seu respectivo período histórico (Pesavento, 2008; Barreto, 2010).

“A definição, no caso, parte de uma referência espacial, ou seja, geográfica e de dimensão física: o centro é o núcleo original, o ponto de partida nodal e uma aglomeração urbana. O centro é, pois, o marco zero de uma cidade, o local onde tudo começou, o seu núcleo de origem. Assim sendo, o centro é um espaço privilegiado no tempo” (Pesavento, 2008).

O núcleo inicial de formação das cidades, sobretudo as mais antigas, concentrava, quase sempre, todas as atividades de atratividade populacional, sejam elas, políticas/militares, religiosas e comerciais (Goitia, 1982). Com o passar do tempo e as mudanças geradas pelas novas demandas da sociedade industrial, as cidades mais antigas, com seus centros históricos, tiveram que se reinventar equilibrando interesses às vezes conflitantes entre a preservação do antigo e a construção do novo. A solução encontrada por muitas cidades foi a preservação dos centros tradicionais ou antigos, como centros político/administrativo e desenvolvimento de novos centros empresariais em novos vetores de expansão das cidades (Barreto, 2010).

O debate entre centro e centralidade não se esgota no âmbito das cidades antigas com centros históricos, elas se estendem às cidades pequenas e médias onde o mercado imobiliário ainda não foi estimulado a intervir por não haver viabilidade de lucros excessivos com o valor do solo e a produção do espaço urbano. Nessas cidades o centro tradicional, ou o núcleo urbano inicial, ainda continua sendo a principal ou única centralidade do município. De acordo com Castells (2009) *apud* Bovo & Oliveira (2014):

“Os centros urbanos estão divididos em algumas atividades fundamentais: comércio, gestão administrativa, financeira e política. Além disso, outro condicionante fundamental, principalmente nas pequenas cidades, são as atividades religiosas, representadas, principalmente, pela igreja católica. Já no que diz respeito à centralidade urbana, esta área consegue uma ampliação, de forma que se difere do centro, pois as centralidades podem ser consideradas os locais ao entorno do centro, ou simplesmente as áreas influenciadas por todos os fatores existentes no centro, mas não possuindo alguns equipamentos urbanos que só estão presentes no centro” (Castells, 2009 *apud* Bovo & Oliveira, 2014).

Para Montejano-Escamilla (2015) o conceito de centralidade urbana abriga pelo menos três dimensões bem definidas: 1) Ponto de localização no espaço (centro geográfico); 2) uma dimensão social e histórica (centro histórico); 3) Centro econômico (centralidade). Como a cidade é um elemento mutável que procura se adaptar às novas formas de produção humana, esta vai agregando e desagregando elementos que possibilitem a coesão social e a continuidade do modo de produção existente ou em ascensão. Portanto, a centralidade segundo Mello et al (2016):

“(...) resultam da interação de ações e projetos e do jogo de interesses dos elementos que interagem no espaço da cidade. Como resultado de um processo, está claro que as novas centralidades não estão, obrigatoriamente, no centro geográfico da cidade, também não apresentam uma forma física específica, e também não representam

uma entidade espacial pré-definida, sendo necessário defini-las através de uma análise estrutural da cidade” (Mello et al, 2016).

Outro elemento importante no debate entre centro e centralidade são as dinâmicas existentes na relação entre centro e periferia. Para Junior e Santos (2009) “a relação centro-periferia é questão relevante no estudo centro-centralidades uma vez que a morfologia urbana é alterada diante da definição de novas centralidades e da formação de outras periferias”. Ainda segundo o autor “a cidade através de seu tecido urbano possui uma dinâmica contraditória de concentração e descentralização dos espaços urbanos numa constante redefinição da relação centro-periferia, que evidencia novas centralidades”.

A formação de centro e periferia talvez seja a principal característica das cidades atualmente e de grande relevância para o tema e para trabalhos futuros. Embora não seja possível aprofundar esse tema, em função da complexidade e do tempo disponível, vale aqui uma pequena reflexão sobre a importância da relação centro-periferia para a centralidade e reestruturação urbana de cidades.

2.3. Escalas de Centralidade

Embora a concentração seja uma característica de conformação das cidades e aglomerações urbanas ao longo da história, como vimos anteriormente, é nas cidades industriais que essa concentração cresce e se setoriza (especializa). As cidades que surgiram após esse período são exemplos mais contundentes dessas mudanças nas relações de produção e acumulação do homem e seus reflexos no tecido urbano.

Os estudos sobre centralidade urbana tiveram início na década de 1910, na Escola de Chicago de Sociologia Urbana. Diversos estudos foram elaborados nesse período para o desenvolvimento de teorias explicativas das formas urbanas, tendo como referência o centro da cidade, com destaque para o modelo urbano das zonas concêntricas, de Ernest Burgess, o modelo dos setores, de Hoyt, e o modelo multinucleado, de Harris Ullman (Barreto, 2010).

Ainda segundo Barreto (2010), na Teoria dos Lugares Centrais proposta por W. Christaller de 1933, embora “Utilizada muitas vezes com conteúdos semânticos diversos e inapropriados, centralidade é a propriedade conferida a uma cidade para oferecer bens e serviços a uma população exterior (...)”. Nesse contexto nota-se uma certa característica metropolitana a esta definição, onde a cidade exerce uma concentração de atividades que provoca a convergência de pessoas em determinado território mais abrangente, como uma área metropolitana, por exemplo. Com o passar do tempo, a centralidade passou a ter uma característica intra-urbana, possivelmente pela grande expansão territorial de algumas cidades.

“A centralidade urbana pode ser abordada em duas escalas territoriais: a intra-urbana e a de rede urbana. No primeiro nível é possível focar as diferentes formas de expressão dessa centralidade tomada como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir de seu centro ou centros. No segundo nível a análise toma como referência a cidade ou aglomerado urbano principal em relação ao

conjunto de cidades de uma rede, essa por sua vez podendo ser vista em diferentes escalas e formas de articulação e configuração, de maneira a que se possam compreender os papéis da cidade central.” (Sposito, 1998, *apud* Bovo & Oliveira, 2014)

Tem-se, portanto, a centralidade como um elemento dinâmico, dentro de um território que pode variar em hierarquia de importância, a depender do referencial escolhido e da delimitação espacial.

A policentralidade é um outro elemento importante e demonstra o grau de complexidade existente na organização social de uma cidade e de sua influência regional. Através dos espaços urbanos policêntricos, levando-se em conta apenas a acessibilidade por exemplo, segundo Barreto (2010), podemos estabelecer três categorias de áreas centrais:

“(…) centros orgânicos, que se desenvolvem em função da facilidade de movimentos, sobretudo para deslocamentos a pé ou de automóvel, gerando áreas de alta acessibilidade; centros lineares, que apresentam acessibilidade linear canalizada pelas vias de circulação de veículos de passageiros; e centros especiais, que apresentam características que os diferenciam do centro principal.” (Bird, 1977, *apud* Barreto, 2010)

Com a expansão das cidades e seu caráter metropolitano é muito difícil não existir mais de uma centralidade neste território (Barreto, 2010). Outro fator para o surgimento de policentralidades, segundo Alves (2011), é a modificação da estrutura comercial, com o deslocamento de atividade terciárias, devido “à deseconomia gerada na área central, para outros espaços da cidade, onde estão as amenidades que deixaram de ser encontradas no centro. Assim, a partir da descentralização, são criadas as novas centralidades, as quais passam a polarizar vários deslocamentos”.

De acordo com Murphy (1966) *apud* Barreto (2010), vários autores defenderam a ideia de que, nas cidades, “tenderia a emergir um núcleo central no seio da área central, onde as trocas, o comércio, as rendas estão particularmente desenvolvidas, e que é facilmente identificável na paisagem urbana, a que alguns chamaram de hipercentro, ou seja, o nó em redor do qual os preços do solo atingem os valores mais altos”. O hipercentro, assim como os subcentros ou subcentralidades, são hierarquizações de centralidades das cidades policêntricas. Para Villaça (2001) *apud* Kneib & Silva (2011):

“(…) denomina subcentro aglomerações diversificadas e equilibradas de comércio e serviços, que não o centro principal; ou ainda uma réplica, em tamanho menor, do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Segundo o autor, o poder polarizador e estruturador de um subcentro é função da complementaridade de atividades, uma vez que, quanto maior a variedade de comércio e serviços existentes num centro, menor o número de viagens que um consumidor necessita fazer para ter todas as suas viagens atendidas” (Villaça, 2001 *apud* Kneib & Silva, 2011).

A forma como as cidades se organizam no crescimento populacional e territorial também influencia na formação de centralidades e subcentralidades em seu território. O Policentrismo é uma característica observada com frequência principalmente nas grandes cidades com áreas metropolitanas, onde um único centro/centralidade não consegue suprir as necessidades do grande número de habitantes e visitantes, seja em função dos grandes deslocamentos, seja pela saturação de pessoas (Silva, 2001, *apud* Kneib, 2016).

2.4. Elementos da Centralidade Intra-Urbana

Dentro dos conceitos supracitados decidiu-se aprofundar um pouco mais o tema da centralidade intra-urbana na tentativa de buscar elementos de classificação mais próximos da realidade do objeto de pesquisa. Segundo Junior e Santos (2009), o termo Espaço Intra-Urbano foi adotado para uma conotação mais específica, uma vez que “espaço urbano pode estar relacionado também ao espaço regional”. A partir deste tópico adotar-se-á o termo Intra-Urbano como o espaço urbano contido nos limites do município.

Dentro da bibliografia pesquisada optou-se pelo trabalho de Kneib & Silva (2011) em função do número considerável de autores estudados e das definições claras de indicadores de avaliação de centralidades ou subcentralidades urbanas. Os elementos indicativos de avaliação sugeridos pelos autores para a configuração de centralidade são: Simbolismo, Acessibilidade (e infraestrutura de transporte), Geração de Viagens, Concentração de Atividades e Valor do Solo.

“Simbolismo - Castells (1983) atribui características específicas à ocupação do centro, ressaltando que permite uma coordenação, identificação simbólica e ordenada das atividades urbanas que, como consequência, criam um ambiente propício à comunicação entre os atores. Acessibilidade - Santos (1959) afirma que a centralização é um processo que leva à concentração de atividades, linhas e terminais de transporte, e não necessariamente constitui-se em uma localização central geograficamente. Kneib (2004) vincula a centralização à boa acessibilidade. Geração de viagens - O número de viagens produzidas ou atraídas por uma determinada área de estudo será função de uma série de características da área, destacando como principais: a localização da área de estudo em relação às áreas centrais; os padrões de uso do solo da área; as características dos sistemas de transportes; e as características socioeconômicas da população (Mello, 1975). Concentração de atividades - Segundo Castells (1983), a área central concentra as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, terminais de transporte e verticalização, permitindo a coordenação e ordenação das atividades e a comunicação entre os atores. Valor do solo - A disponibilidade de infraestrutura, a proximidade com relação a serviços, equipamentos e atividades atribui um maior valor do solo às áreas centrais, conforme os trabalhos de Corrêa (1995)” (Freitas et al, 2009).

A partir destas cinco características da centralidade e de revisões bibliográficas sobre o tema, Kneib e Silva (2011) obtiveram a tabela 2 abaixo com a frequência que as cinco características, anteriormente apareciam direta ou indiretamente em textos dos autores estudados. Dentro desse estudo destacam-se os transportes e a concentração de atividades,

como os elementos mais citados pelos autores estudados para a conformação de centralidade, conforme quadro abaixo.

Tabela 2 – Características dos centros urbanos, segundo autores pesquisados por Kneib e Silva em ordem cronológica.

<i>Autores</i>	Johnson (1974)	Mello (1975)	Bird (1977)	Novaes (1981)	Dantas (1981)	Castells (1983)	Santos (1988)	Ferrari (1991)	Vicente Del Rio (1995)	Correa (1995)	Gordon e Richard,(1996)	Rocheffort (1998)	Frúgoli (2000)	Villaça (2001)	Spósito (2001)	Santos (2001)	Gonçalves et al. (2002)	Levebvre (2004)	Aguilera e Mignot (2004)	Kneib (2004)	Vargas e Castilho (2006)	Kneib (2008)
<i>Características</i>																						
Simbolismo	*					*	*		*	*						*		*			*	
Acessibilidade e infra-estrutura de transportes	*		*	*	*	*	*	*		*		*		*			*			*	*	
Geração de viagens		*									*				*				*			*
Concentração de atividades					*	*	*		*	*		*	*			*	*	*		*	*	
Valor do solo					*			*		*										*		

Fonte: Kneib e Silva (2011)

Estudos recentes apontam uma relação muito forte, nas cidades, entre os transportes e as atividades geradoras de emprego, principalmente, em áreas terciárias (comércio e serviços). A localização dos empregos configura um indicador da concentração de atividades, enquanto que a variação das gerações de viagens configuram um indicador dos deslocamentos de pessoas. A concentração espacial das atividades terciárias também podem configurar uma atratividade populacional maior para determinado local da cidade, pela possibilidade de consumo das pessoas a depender da oferta de produtos e serviços disponibilizados (Cavalcante & Penna, 2010 *apud* Mello et al, 2016).

“A centralidade urbana como convergência (ou sobreposição) de interesses econômicos e políticos dentro de um determinado espaço urbano que sofrerá mudanças estruturais com o incremento de infraestruturas públicas (transporte, saneamento, energia, equipamentos, etc) com consequente aumento populacional, seja de visitantes ou de residentes. O incremento populacional vai depender das mudanças nas variáveis de uso e ocupação do solo urbano e incremento da mobilidade.” (Barreto, 2010)

Adotar-se-á, para este trabalho, a definição de Centralidade como o local onde se expressam o maior número de funções necessárias à produção, movimentação e estadia humana. Com base nisto serão classificados com maior ou menor centralidade os locais onde essas aglomerações humanas se expressam na maior parte do dia e do ano, como convergências de atividades econômicas, culturais e políticas. A relação entre o número de atividades/funções e pessoas ao longo do tempo, assim como seu deslocamento dentro do território.

3. Re(estruturação) Urbana e Desenho Urbano

3.1. Desenho Urbano

Definir e delimitar o que é Desenho Urbano e suas variantes é uma tarefa difícil por não existir um consenso acadêmico sobre o tema. Também não é o objetivo central deste trabalho confrontar autores em busca desse consenso. No entanto, por se tratar de um trabalho sobre a reestruturação de um espaço público tornou-se necessário diferenciar alguns conceitos envolvidos atualmente nas ações de atores sobre o espaço urbano, conforme a seguir.

Para o debate acerca do desenho urbano, obtemos as seguintes definições:

“(...) a arte de criar possibilidades para o uso, o gerenciamento e a forma de assentamentos ou de suas partes significantes. Ele lida com padrões no tempo e no espaço, tendo sua justificativa na experiência cotidiana humana desses padrões. Não lida exclusivamente com coisas grandes, mas também com políticas para coisas menores - como bancos, árvores ou sentar em pórticos e entradas - quaisquer aspectos que afetem o performance do assentamento. O *City Design* se preocupa com objetos, atividades humanas, instituições de gerenciamento e processo de transformação” (Lynch, 1981, *apud* Del Rio, 1990).

Ainda, complementando a definição de Lynch sobre o desenho urbano:

“(...) Campo disciplinar que trata a dimensão físico-ambiental da cidade, enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções e ações cotidianas. Procura-se tratar da produção, da apropriação e do controle do meio ambiente construído, processos estes que estão, necessariamente, permeados pela dimensão temporal” (Del Rio, 1990).

No entanto, para este trabalho, a partir das definições explicitadas, considerou-se o desenho⁵ urbano como disciplina que, através da representação gráfica, visa modificar o espaço urbano como parte do processo de projeto (materializado em formas de pontos, linhas, contornos e polígonos) e ideias em escalas mais detalhadas.

3.2. Alguns Conceitos de Intervenção Urbano

A utilização do prefixo “Re” nos processos de intervenções urbanas sempre existiu na produção das cidades. Porém, com as revoluções industriais, em todo o mundo, e após a

⁵ Segundo o dicionário Michaelis de Língua Portuguesa, sobre as definições de desenho, as que mais se aproximam dos objetivos específicos deste trabalho, são: “1. Representação gráfica, por meio de linhas, cores e sombras, de objetos, seres, ideias, sensações etc; 2. Arte e técnica de representar visualmente a forma desses elementos, servindo-se de linhas ou traços, assim como de efeitos de luz, cores e sombras (...); 3. Configuração do contorno de uma figura, objeto etc.; contorno, delineamento, recorte (...); 4. Plano ou projeto de objetos com finalidade técnica, industrial, científica, ornamental.”

Segunda Guerra Mundial, na Europa, o tema sobretudo sobre reestruturação urbana ganha mais força. A crescente industrialização da sociedade produziu também uma economia de urbanização, sobretudo com o crescimento do mercado imobiliário ao longo do século XX, que criou novas frentes de expansão da cidade assim como reestruturações dos territórios já existentes. Essa necessidade de reconstrução e renovação faz surgir, também, estudos relacionados à conservação e ao restauro como forma de manutenção da identidade social dos territórios, que atenuaram a atuação do mercado sobre algumas áreas mais sensíveis, do ponto de vista histórico, como citado anteriormente. Para Whitacker (2003) a reestruturação urbana “se apresenta em dois níveis: na organização e reorganização dos espaços da produção e do consumo da cidade; e nos símbolos, signos e sinais comercializados na e pela cidade.”

Atualmente, o reordenamento ou a reestruturação do espaço urbano estão muito associados à união entre entes públicos e privados com interesse em comum sobre determinado território, seja para a obtenção de lucro pela iniciativa privada, seja pela melhoria de espaços e bens comuns dentro das cidades. Estas intervenções de modo conjunto têm criando diferentes formas de reorganização dos espaços urbanos como: reabilitação urbana, requalificação urbana, renovação urbana e regeneração urbana, por exemplo. Para Mendes (2013) “Todos esses conceitos têm subjacente a ideia de transformação urbana, independentemente do seu grau ou intensidade, e de melhorias (*improvements*) na vida urbana de uma forma geral.”

Dos temas sobre reurbanização citados anteriormente a reabilitação urbana é um dos temas mais recorrentes, amplamente estudado e já consolidado na legislação portuguesa. Segundo o Regime Jurídico de Reabilitação Urbana, sob o DL n.º 307/2009, de 23 de Outubro, no Artigo 2º, alínea “j” define reabilitação urbana como “a forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no todo ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infra-estruturas urbanas dos equipamentos e dos espaços verdes de utilização colectiva e de obras de construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação ou demolição dos edifícios.”

Segundo Pinho (2009) o conceito de reabilitação urbana passa por evoluções conceituais, ao longo da segunda metade do século XX, dentro do continente europeu. Ainda segundo a autora, a reabilitação urbana “Emerge da política de conservação do património arquitetónico mas rapidamente ultrapassa esse âmbito, em resposta a novos desafios de natureza social, económica, ambiental e cultural.” Essa evolução conceitual de reabilitação urbana vem ocorrendo, dentre outros fatores, para atender as demandas laborais do setor de construção civil (demanda económica e social), além de atender a uma necessidade de preservação ambiental, devido a políticas públicas de recuperação de áreas urbanas já consolidadas em detrimento de novas urbanizações em áreas ambientalmente sensíveis (Moura et al, 2006; Reis, 2015).

A requalificação urbana possui uma definição muito próxima da de reabilitação urbana para Mendes (2013). Segundo este, a requalificação urbana, assim como a reabilitação, buscam restituir a qualidade de um determinado espaço a partir da melhoria das condições físicas (do

edificado e dos espaços urbanos). Porém, a requalificação urbana possibilita a alteração da função primitiva para atender às novas demandas da época. Segundo Moura et al (2006), a requalificação urbana é um instrumento de melhoria da qualidade de vida das populações e promove a construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas, além da valorização de espaços públicos com medidas de dinamização social e econômica.

“Procura a (re)introdução de qualidades urbanas, de acessibilidade ou centralidade a uma determinada área (sendo frequentemente apelidada de uma política de centralidade urbana). Provoca a mudança do valor da área, ao nível económico (actividades económicas com alto valor financeiro), cultural (localização de usos económicos relacionados com a cultura), paisagístico e social (produção de espaços públicos com valor de centralidade)” (Moura et al, 2006).

Talvez a mais radical das interferências de reurbanização do território, a renovação urbana é definida por Mendes (2013) como sendo “uma ação que implica a demolição das estruturas morfológicas e tipológicas existentes numa área urbana degradada e a sua consequente substituição por um novo padrão urbano, como novas edificações.” É uma intervenção feita, quase sempre, em um tecido urbano degradado sem valores históricos e arquitetônicos. Em Portugal, o Decreto Regulamentar nº 9, de 2009 define a renovação urbana como “uma forma de intervenção no tecido urbano existente em que o património urbanístico ou imobiliário é substituído, no seu todo ou em parte muito substancial”.

“Na aceção geral de renovação urbana, a morfologia urbana e a tipologia da edificação são alteradas. As infra-estruturas urbanas e os espaços urbanos de utilização colectiva são reconstruídos de acordo com a nova solução urbanística adoptada. Pode ou não haver lugar a alteração de usos. A estrutura fundiária é normalmente alterada para se adaptar à nova morfologia e às novas tipologias de edificação. Na renovação urbana pode todavia haver substituição do património imobiliário sem alteração da morfologia urbana. Neste caso, deve ser assegurado que as infra-estruturas urbanas, os espaços urbanos de utilização colectiva e os equipamentos de utilização colectiva são adequados às novas necessidades de funcionamento do tecido urbano após a operação de renovação, prevendo-se, sempre que necessário, a realização de intervenções sobre estes elementos do tecido urbano de forma coordenada com a substituição do património imobiliário” (MAOTDR, 2009).

3.3. Reestruturação Urbana

A Reestruturação Urbana é, também, um tema de difícil conceituação por englobar diversas escalas de intervenção. De um ponto de vista mais abrangente, a reestruturação urbana de um território pode envolver modificações locais, regionais, nacionais ou globais, quase sempre para atender uma nova ordem econômica em expansão ou ascensão (Brenner, 2009; Sposito, 2007). Trata-se da reorganização das lógicas de produção econômica e suas implicações no espaço e na sociedade. É muito comum entre os estudiosos do tema

estabelecerem relações entre o cidade e região (Brenner, 2009 *apud* Sanfelici & Heberle, 2013; Mendes, 2013).

Para alguns autores, como Sposito (2007), o estudo da reestruturação urbana pode ser feita, quase sempre, através de uma análise na escala intra-urbana ou interurbana e suas redes de cidades conectadas por um ou mais sistema de produção econômica. Ainda segundo a autora, não há como analisar o fenômeno da reestruturação dissociado das dinâmicas econômicas atuantes na produção do espaço.

Para uma definição físico-territorial MAOTDR (2009) em seu Decreto Regulamentar entende a Reestruturação urbana como:

“uma forma de intervenção no tecido urbano existente que tem por objectivo a introdução de novos elementos estruturantes do aglomerado urbano ou de uma área urbana. A introdução de novos elementos estruturantes pode envolver intervenções no domínio da edificação (por exemplo, a introdução de equipamentos de utilização coletiva), dos espaços urbanos de utilização coletiva (por exemplo, criação de novos espaços de recreio e lazer) ou das infra-estruturas urbanas (por exemplo, abertura de novas vias ou colocação de novos sistemas técnicos de suporte ao funcionamento do aglomerado urbano). A reestruturação urbana implica normalmente a demolição de partes do tecido urbano existente e, frequentemente, o completamento do tecido remanescente com edificação nova. Há normalmente lugar a alteração de usos. A estrutura fundiária das áreas diretamente abrangidas sofre normalmente uma profunda alteração, havendo ainda que acautelar os processos de regularização de extremas e de prédios imperfeitos. A requalificação urbana e ambiental e a revitalização de áreas urbanas constituem objetivos de gestão urbana cuja prossecução pode ser realizada, entre outras formas, através da reestruturação urbana” (MAOTDR, 2009).

4. A Sustentabilidade nas Cidades

4.1. Sustentabilidade e Desenvolvimento Sustentável

O termo “sustentável” surge pela primeira vez em 1713 em países do norte da Europa. Essa palavra ganha visibilidade local ao se observar a diminuição de áreas florestais que eram extraídas para produção de carvão vegetal (principal fonte de energia na época) utilizado nas atividades humanas nesse período. Inicia-se, mesmo que localmente, o uso estratégico da palavra “sustentável” para equilibrar o extração da madeira com a regeneração da floresta (plantio e controle da extração). O interesse pela sustentabilidade das florestas fez surgir uma nova ciência: a silvicultura, que atraiu o interesse de pessoas de diversos continentes (Feil & Schreiber, 2017; Boff, 2012).

Ao final da década de 1960 os problemas ambientais voltam ao debate com a organização do Clube de Roma⁶ que buscou examinar uma série de problemas que

⁶ Organização Civil de 30 indivíduos de 10 países formado por educadores, cientistas, economistas, industriais, humanistas e funcionários públicos preocupados com a situação presente e futura do homem na terra. (Meadows et al. 1972) tradução livre do autor.

incomodavam homens de todas as nações como: pobreza em meio à abundância (desigualdades); degradação do meio ambiente; perda de confiança em instituições; expansão urbana descontrolada; insegurança no emprego; alienação da juventude; rejeição de valores tradicionais; e inflação entre outras rupturas monetárias e econômicas (Meadows et al, 1972).

Em 1972 foi realizado em Estocolmo, na Suécia, a primeira grande Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano onde a principal proposta era servir como um meio prático para incentivar e fornecer diretrizes para proteger e melhorar o ambiente humano e para remediar e prevenir sua deficiência (Handl, 2012). O termo “Sustentabilidade” volta ao debate no Relatório “Our Common Future” (Nosso Futuro Comum), ou mais conhecido como Relatório de Brundtland, de onde surge e tenta-se consolidar o termo “Desenvolvimento Sustentável”. Segundo o relatório, Desenvolvimento Sustentável é o desenvolvimento que atende às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de atender às suas próprias necessidades (United Nations, 1987). Ainda segundo o relatório, é importante realçar dois conceitos-chaves contidos nessa definição que são: as necessidades essenciais dos seres humanos, sobretudo as dos mais pobres; e a de limitações existentes na forma de produção e organização social existentes.

O sistema de produção industrial acelerado acarretou problemas sistêmicos, do ponto de vista social, como a precarização das condições de vida das pessoas, levantaram debates sobre a forma de produção existente e as explorações sociais dentro de uma perspectiva mais humanista. Ao longo do século XX essas questões foram mantidas desconectadas até a passagem para o século XXI onde a definição do tripé básico do Desenvolvimento Sustentável no qual as questões ambientais, sociais e econômicas foram colocadas como estratégicas dentro de um contexto mais empresarial (Oliveira et al., 2012).

Talvez a palavra que mais exemplifica a sustentabilidade seja a busca pelo equilíbrio entre atividade/modo de vida humano e os recursos naturais disponíveis. Talvez, também, por isso o termo Desenvolvimento Sustentável seja criticado por alguns autores e preterido em relação à palavra sustentabilidade. Para muitos as palavras “desenvolvimento” e “sustentabilidade” possuem significados antagônicos uma vez que desenvolvimento denota crescimento e quase sempre está atrelado a indicadores econômicos.

“[...] desenvolvimento e sustentabilidade obedecem a lógicas diferentes e que se contrapõem. O desenvolvimento, como vimos, é linear, deve ser crescente, supondo a exploração da natureza, gerando profundas desigualdades – riquezas de um lado e pobreza do outro – e privilegia a acumulação individual. Portanto, é um termo que vem do campo da economia política industrialista/capitalista. A categoria sustentabilidade, ao contrário, provém do âmbito da biologia e da ecologia, cuja lógica é circular e incluyente. Representa a tendência dos ecossistemas ao equilíbrio dinâmico, à cooperação e à coevolução, e responde pelas interdependências de todos com todos, garantindo a inclusão de cada um, até dos mais fracos. Se esta compreensão for correta, então fica claro que sustentabilidade e desenvolvimento configuram uma contradição nos próprios termos. Eles têm lógicas que se autonegam: uma privilegia o indivíduo, a outra o coletivo; uma enfatiza a competição, a outra a cooperação; uma a

evolução do mais apto, a outra a coevolução de todos juntos e inter-relacionados” (Boff, 2012 *apud* Iaquinto, 2018).

No entanto, olhando por uma perspectiva mais “conciliadora”, para Hove (2004) *apud* Feil & Schreiber (2017), o Desenvolvimento Sustentável é o acesso para atingir a sustentabilidade, sendo esta considerada o intento final de longo prazo. Ainda segundo Feil & Schreiber (2017) o Desenvolvimento Sustentável (DS) é o processo que utiliza estratégias para atingir a sustentabilidade, por meio de mudanças no entendimento e posicionamento cultural da sociedade em direção à sustentabilidade. Desse modo, com a exitosa condução da sustentabilidade e do desenvolvimento sustentável, atinge-se o sustentável.

Seguindo o conceito de DS, em 2015, a Organização das Nações Unidas lançou os 17 Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável (ODS) com 169 metas que devem ser atingidas até 2030. Essa publicação das Nações Unidas pode ajudar a consolidar o termo Desenvolvimento Sustentável no ideário do senso comum, assim como contribuir para a ampliação do debate sobre os temas ambientais, por estabelecer metas e alguns indicadores menos abstratos. Os ODS⁷ possuem um caráter global, integrando países desenvolvidos e em desenvolvimento, e representam uma evolução e maior detalhamento em relação aos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio lançados em 2000 (direcionados em grande parte aos países em desenvolvimento) (United Nations, 2015).



Figura 4- Ilustração dos 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.

Fonte: Site das Nações Unidas

⁷ Os ODS são: Objetivo 1: Erradicar a pobreza, Objetivo 2: Erradicar a fome, Objetivo 3: Saúde de qualidade, Objetivo 4: Educação de qualidade, Objetivo 5: Igualdade de gênero, Objetivo 6: Água potável e saneamento, Objetivo 7: Energias renováveis e acessíveis, Objetivo 8: Trabalho digno e crescimento econômico, Objetivo 9: Indústria, inovação e infraestruturas, Objetivo 10: Reduzir as desigualdades, Objetivo 11: Cidades e comunidades sustentáveis, Objetivo 12: Produção e Consumo Sustentáveis, Objetivo 13: Ação Climática, Objetivo 14: Proteger a Vida Marinha, Objetivo 15: Proteger a Vida Terrestre, Objetivo 16: Paz, Justiça e Instituições Eficazes, Objetivo 17: Parcerias para a Implementação dos Objetivos.

4.2. As Cidades Sustentáveis.

O debate sobre as Cidades Sustentáveis emerge com relativa força no início do século XXI como uma vertente da Sustentabilidade e do Desenvolvimento Sustentável. A aplicação dos conceitos relativos à sustentabilidade à escala local se mostrou importante em função de diversos fatores como os já citados fenômenos de urbanização e metropolização. Dentre os 17 ODS das Nações Unidas, supracitados, um foi direcionado exclusivamente para o tema Cidades e Comunidades Sustentáveis (ODS 11). Nele são definidos alguns problemas a serem solucionados até 2030 como, por exemplo, garantir o acesso a habitação segura, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, fortalecer esforços para proteger e salvaguardar o património cultural e natural do mundo, reduzir o impacto ambiental negativo per capita nas cidades, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, apoiar relações económicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas, periurbanas e rurais, a eficiência dos recursos, mitigação e adaptação às mudanças climáticas, dentre outros (United Nations, 2015).

A importância da concentração populacional indica, também, uma possibilidade de ação conjunta em algumas mudanças comportamentais. É sabido que o atual estilo de vida, baseado nos padrões Norte-Americanos, tem influenciado significativamente a forma como nos relacionamos com o Meio Ambiente. Vivemos em um Ambiente Construído cada vez mais artificializado que contribui para o aparecimento de inúmeros problemas de saúde, sejam eles físicos, como a obesidade, ou psicológicos, causados pelo isolamento social, por exemplo. Da arquitetura ao urbanismo, produzimos espaços cada vez mais fechados e energeticamente dependentes. Na arquitetura temos como exemplos a dependência de mecanismos artificiais de climatização de ambientes internos, priorização de elevadores em edificações com quatro ou cinco pisos, além da crescente automação residencial que nos permite fechar uma cortina e desligar a luz a partir de um telefone móvel, contribuindo para o aumento da sedentarização e consumo energético. No urbanismo, ou na cidade de forma mais ampla, a dependência do automóvel e segregação de usos e ocupação do solo são alguns dos grandes problemas ligados ao planeamento e desenho das cidades atuais (Farr, 2013).

Na União Europeia destaca-se algumas publicações sobre o tema das Cidades e Sustentabilidade, dentre elas: a Carta de Leipzig⁸ em 2007 e o Pacto de Amsterdam em 2016. Este último documento estabelece uma Agenda Urbana para a União Europeia, após sucessivos debates anteriores sobre políticas de coesão territorial e sustentabilidade. Dentre os temas prioritários e questões transversais elencados pelo documento temos a qualidade do ar, pobreza

⁸ “A “Carta de Leipzig sobre Cidades Europeias Sustentáveis”, denominada abreviadamente **Carta de Leipzig**, foi adotada na reunião informal dos ministros responsáveis pelo desenvolvimento urbano e coesão territorial dos estados-membros da União Europeia que teve lugar em Leipzig, na Alemanha, em 24 e 25 de Maio de 2007. Todos os então 27 estados-membros, as instituições da União Europeia, os representantes de países candidatos, de países vizinhos e demais partes relevantes chegaram a acordo sobre princípios e estratégias em matéria de desenvolvimento urbano, lançando as bases para uma política urbana ativa na Europa e partilhando orientações e entendimentos comuns sobre as cidades europeias.” DGT (2019)

urbana, habitação, economia circular, empregos e competências na economia local, adaptação climática (incluindo infraestrutura verde), transição energética, uso sustentável do solo e soluções baseadas na natureza, mobilidade urbana, transição digital e contratação pública inovadora e responsável (União Europeia, 2016).

Alguns autores procuram agrupar em estratégias ou vertentes que possam ser replicadas e entendidas pela maior quantidade de pessoas os caminhos que levam a uma cidade mais sustentável. Uma espécie de novo programa urbano vem sendo categorizado na tentativa de aplicação em escala. Para Farr (2013) há cinco categorias que precisam ser integradas para a criação de um modelo de urbanismo sustentável. Essas categorias são: o aumento da densidade urbana; criação de corredores de sustentabilidade, desenvolvimento de bairros sustentáveis, biofilia, edificações e infraestrutura de alto desempenho. Já Egan (2004) busca atribuir categorias não apenas às cidades, mas às comunidades sustentáveis, o que possibilita agregar uma gama maior de aglomerações humanas. Em seu trabalho são criadas 7 (sete) componentes para que se possa atingir uma comunidade sustentável: Governança; Transporte e Conectividade; Serviços; Ambiente; Economia; Habitação e Ambiente Construído; Social e Cultural (Ver figura 5).

DIAGRAM ONE: COMPONENTS OF SUSTAINABLE COMMUNITIES



Figura 5- Diagrama de componentes de comunidades sustentáveis.

Fonte: Egan (2004)

No planeamento e desenho de cidades um tema recorrente é o Planeamento Integrado. Segundo Salat et al. (2017), Planeamento Integrado “é o processo estratégico que permite às cidades moldar uma visão partilhada do seu desenvolvimento, um quadro englobante de uma multiplicidade de ações e iniciativas que se reforçarão umas às outras.” Dentro desse quadro de Planeamento Integrado o Desenvolvimento Orientado para o Transporte Sustentável (DOTS) tem sido bastante estudado e implantado em algumas cidades. O DOTS (ou TOD, sigla em inglês), ainda segundo Salat et al. (2017), “é uma estratégia de planeamento e desenho tendente

a garantir um desenvolvimento urbano compacto de uso misto, adequadamente denso, acessível a peões e veículos e organizado em torno de estações de transportes públicos.” Desses elementos de integração destacamos aqui a Diversidade de Usos Complementares e a Compacidade das Cidades para promoção de um urbanismo sustentável.

4.2.1. Diversidade de Usos Complementares (Usos Mistos)

Em seu livro “Morte e Vida das Grandes Cidades”, Janes Jacobs (1961) entra em um embate direto com os urbanistas modernistas amplamente discutido durante o CIAM (Congresso Internacional da Arquitetura Moderna) e consolidado na Carta de Atenas.

Dentre os princípios criticados pela autora está a rígida setorização da cidade por funções preestabelecidas, como moradia, trabalho, lazer e compras / consumo, que acaba contribuindo também para a grande dependência do automóvel. Com o passar do tempo, observou-se que os processos eram muito mais complexos e não cabiam em estruturas tão rígidas como as estabelecidas pelo zoneamento funcional (Vorontsova et. al., 2016).

A diversidade dentro de um bairro ou cidade tem sido discutida por alguns autores, como Jane Jacobs, como elemento essencial para dinamizar a rua e proporcionar vitalidade urbana. Segundo a Autora “(...) o fato é que as cidades grandes são geradoras naturais de diversidade e fecundas incubadoras de novos empreendimentos e ideias de toda espécie. Além disso, as cidades grandes são o centro econômico natural de um número e um leque imenso de pequenas empresas.” (Jacobs, 1961).

Para Jan Gehl, em seu livro “Cidades para Pessoas” de 2013, a diversidade de usos dentro da cidade, combinados com outra série de elementos construtivos e sociais, contribuem para uma melhor qualidade da vida urbana que pode ser mensurada pela segurança, dinâmica social e bem estar, por exemplo. “A vida da rua e na rua, a diversidade de funções ao longo da rua e agradáveis espaços de transição são qualidades-chave para boas cidades - também em termos de segurança e proteção.” (Gehl, 2013).

Dentro do urbanismo sustentável a diversidade assume um papel fundamental, seja direta ou indiretamente, nas três vertentes já citadas nesse trabalho: a social, a ambiental e a econômica. Na vertente socioeconômica, a diversidade de usos complementares tem demonstrado, não só uma melhoria do bem estar e segurança, como da dinâmica de trocas de materiais e serviços em determinadas ruas, bairros/freguesias e cidades. Na vertente socioambiental, a diversidade de uso no solo, alinhado à melhoria na infraestrutura de ruas e espaços públicos, contribui para o incentivo da mobilidade suave dentro das cidades e consequente redução do uso de automóveis, fomentando ainda a diminuição do sedentarismo com maior frequência de atividades de caminhada e ciclismo (Farr, 2013).

O TOD⁹ (Transit Oriented Development) ou DOT (Desenvolvimento Orientado ao Transporte) em português tem sido um instrumento de planeamento urbano integrado onde o

⁹ TOD, ou desenvolvimento orientado para o trânsito, significa locais urbanos integrados projetados para reunir pessoas, atividades, prédios e espaço público, com fácil conexão, a pé e de bicicleta entre eles e um

mix de usos (ou mistura de usos) representa um elemento central desta metodologia. A mistura de usos, indicada no documento, possui dois objetivos com três métricas cada. São elas:

Objetivo A: Oportunidades e serviços estão dentro de uma curta distância a pé de onde as pessoas vivem e trabalham, e o espaço público é ativado por horas prolongadas.

Métrica 01: Usos Complementares

Métrica 02: Acesso a locais de serviços

Métrica 03: Acesso a áreas de lazer como praças e playground

Objetivo B: Populações diversas e faixas de rendimentos distintas entre os residentes locais.

Métrica 01: Habitação Financeiramente Acessível

Métrica 02: Preservação de população local

Métrica 03: Preservação de negócios e serviços

Muitos são os benefícios gerados por esta diversidade de usos em um território, dentre eles estão: o encurtamento das viagens e incentivo às caminhadas com a proximidade entre habitações, comércio e trabalho por exemplo; ruas mais movimentadas, seguras e vibrantes; diversidade de tipologias das habitações que promovem a ocupação por pessoas de distintos rendimentos e sua proximidade com o local de trabalho; dentre outras (ITDP, 2017).

4.2.2. Compactação das Cidades

Outro elemento importante atribuído ao urbanismo ou à cidade sustentável é a “compactação” urbana. As cidades compactas são colocadas como um bom exemplo de smart growth policies (políticas de crescimento inteligente) em oposição ao urbanismo das cidades espraiadas (ou Sprawl Cities) (Litman, 2015).

As cidades espraiadas tiveram forte influência na forma de planejamento urbano do século XX com grande contributo do way of life (modo de vida) norte americano com incentivos aos subúrbios e à deslocação por meio do carro particular (Farr, 2013). Entretanto essa forma espraiada de conduzir o crescimento das cidades vem sendo contestada por especialistas e órgãos governamentais preocupados com diretrizes de Desenvolvimento Sustentável. Para o EEA (2006) a forma espraiada de conduzir o crescimento das cidades na Europa, a partir da segunda metade do século XX, tem contribuído para uma série de problemas sociais, econômicos e ambientais para a população. Dentre os problemas socioeconômicos os destacados pelo documento da EEA (2006) está o isolamento social causado, principalmente a crianças e idosos, pela dificuldade de mobilidade e recursos; e uma maior segregação entre os grupos sociais de menor e maior rendimentos. Dos impactos ambientais listados pelo documento destacam-se a supressão causada pelo consumo de terras agricultáveis e florestas nativas por áreas de baixa densidade. Outro grande impacto ambiental causado pelo espraiamento urbano

serviço de trânsito de excelência para o resto da cidade. Isso significa acesso inclusivo para todos, em oportunidades e recursos locais e em toda a cidade, através da combinação mais eficiente e saudável dos diferentes modais de mobilidade, com o menor custo financeiro e ambiental e com a maior resiliência a eventos perturbadores. O TOD inclusivo é uma base necessária para a sustentabilidade a longo prazo, equidade, prosperidade compartilhada e paz civil nas cidades (ITDP, 2017, Tradução livre do autor).

é a elevada emissão de Gases do Efeito Estufa, gerada pelos longos deslocamentos feitos por veículos particulares (automóveis) em detrimento do transporte público, em função da inviabilidade econômica gerada pela baixa densidade de muitas áreas suburbanas.



Figura 6- Ilustração de crescimento urbano compacto (a esquerda) e espraiado (a direita).

Fonte: Litman (2015)

Embora a cidade compacta seja um dos conceitos mais discutidos nas políticas urbanas contemporâneas, não há uma definição universal e consensual atualmente. E talvez uma definição muito rígida e restrita nunca possa existir em função da diversidade de cidades existentes, suas diferenças socioculturais e conflitos de interesses presentes em determinados territórios, sobretudo os mais valorizados, das cidades. No entanto, atualmente, algumas características são atribuídas às políticas de cidades compactas na busca de: 1) áreas mais densas e padrões de edificações menos dispersos; 2) áreas urbanas interligadas por sistemas de transporte público, funcional e efetivo; e 3) boa acessibilidade a serviços e empregos locais. O objetivo das políticas urbanas compactas é abordar metas de políticas urbanas integradas, ou metas de sustentabilidade (viabilidade econômica, qualidade ambiental, equidade social, etc.) (OECD, 2012).

Dentre as características das cidades compactas, citadas anteriormente, a densidade e a compacidade são dois conceitos que merecem um breve destaque por possuírem uma abordagem mais morfológica e de aplicação prática neste trabalho. A densidade dentro do espaço planejado não está restrita apenas à quantidade de pessoas por área ocupada ou útil, de forma estática dentro de um território. Tal densidade está relacionada também à quantidade e variedade de serviços oferecidos pela rua, bairro ou cidade, que permitam uma dinâmica social em distintos horários e dias da semana. A relação entre as densidades residencial e não residencial representa um complemento na mistura de usos estudada anteriormente (ITDP, 2017). A compacidade está ligada diretamente à forma como se legisla e se projeta edificações e elementos urbanos novos ou reformados. A legislação urbanística de cada cidade induz a

morfologia que será construída seja no âmbito privado ou público pelo estabelecimento de recuos, índices e parâmetros urbanísticos, muitas vezes, rígidos e exclusivamente matemáticos. A proximidade entre os edifícios, número de pisos, números de lugares de estacionamentos exigidos, tipos de uso, fachada ativa voltada para a rua, muros e gradis nos limites do lote são exemplos de elementos construtivos que podem facilitar ou dificultar o desenvolvimento de cidades mais ou menos compactas e sustentáveis. A forma como se constroem edifícios tem grande relevância para a densificação e compactação de áreas assim como para uma melhor dinâmica social existente entre a rua e os lotes privados (Gehl, 2013; Farr, 2013).

O urbanismo sustentável torna-se inviável em locais de baixa densidade e sem compactação uma vez que inviabiliza o sistema de transporte público, dificulta a economia de proximidade feitas por deslocamentos a pé, demanda mais áreas construídas de infraestruturas urbanas, além do consumo desnecessário de áreas florestais e/ou agricultáveis que são suprimidas pela urbanização.

4.3. As Cidades e as Alterações Climáticas

Dentre os problemas ambientais da atualidade, as Alterações Climáticas (AC) representam um dos mais urgentes em função de sua abrangência global e impacto socioeconômico. Ações na tentativa de solucionar esse problema vêm sendo debatidas e implementadas, mesmo que lentamente, desde a Eco-92 no Rio de Janeiro, passando pelo Tratado de Quioto, no Japão em 1997, até chegar ao acordo de Paris, em 2015. O Acordo de Paris, o mais atual tratado internacional sobre Alterações Climáticas, possui como objetivo central acelerar a redução das emissões globais de Gases de Efeito Estufa (GEE) respeitando os tratados sobre direitos humanos. A principal meta estabelecida pelo tratado é “Manter o aumento da temperatura média global bem abaixo dos 2°C acima dos níveis pré-industriais e buscar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5°C acima dos níveis pré-industriais, reconhecendo que isso reduziria significativamente os riscos e impactos das mudanças climáticas” (ONU, 2015).

Segundo o Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC, 2013) apud Ribeiro (2017), o termo Alterações Climáticas “referem-se à mudança no estado do clima que pode ser identificada por alterações na média e/ou variabilidade das suas propriedades que persistem por um extenso período de tempo, entre décadas a milhares ou milhões de anos.” As AC são processos “internos naturais ou por forçamentos externos, como erupções vulcânicas e mudanças de origem antropogénica persistentes na composição da atmosfera ou no uso do solo.” (Ribeiro, 2017) Vale salientar que o Efeito Estufa é um fenômeno natural que contribui para a manutenção das condições climáticas no planeta para a existência de vida, no entanto, as ações humanas vêm contribuindo para a elevação da concentração dos GEE e o já referido aumento das temperaturas médias (Góis, 2017).

As mudanças na quantidade de gases do efeito estufa (GEE) e aerossóis da atmosfera, na radiação solar e nas propriedades da superfície terrestre alteram o equilíbrio energético do

sistema climático. Os GEE, como CO₂ (dióxido de carbono), CH₄, (metano), N₂O (óxido nitroso) e halocarbonos absorvem a radiação infravermelha, emitida pela superfície da Terra, pela própria atmosfera, devido aos mesmos gases e pelas nuvens. A radiação atmosférica é emitida para todos os lados, inclusive para baixo, para a superfície da Terra. Assim, os GEE aprisionam o calor dentro do sistema superfície-troposfera, caracterizando o chamado efeito estufa (Barbi, 2014, apud Góis, 2017).

Os principais problemas causados pelas AC já podem ser sentidos em boa parte do globo, com destaque para o degelo acelerado das calotas polares, intensificação no número de furacões e incêndios florestais, cada vez mais recorrentes. Nas cidades, habitat humano intensamente modificado e artificializado, muitos são os desafios a enfrentar com o avanço das AC. A necessidade de artificialização dos espaços merecem maior atenção nas cidades em processos de urbanização principalmente quando envolver grandes áreas de movimento de terra, densificação e impermeabilização do solo, por exemplo, para evitar prejuízos ao fluxo natural das águas, dos ventos e perda de áreas agricultáveis e florestas. Essas preocupações visam evitar problemas presentes em cidades já consolidadas onde as inundações e fenômenos como as ilhas de calor são frequentes e podem vir a se intensificar com o agravamento das AC. Nos centros urbanos já consolidados alguns mecanismos estão sendo aplicados na tentativa de minimizar tais efeitos como renaturalização de solos, desestímulo ao uso do automóvel e arborização de áreas, por exemplo (Alcoforado et al., 2009).

As duas respostas mais comuns ao enfrentamento dessas ameaças ambientais são através de ações de mitigação e/ou adaptação. A Mitigação atua no sentido de reduzir as emissões dos GEE pelas ações humanas ou promover a captura (o sequestro) desses gases existentes na atmosfera através de reflorestamento, por exemplo. A Adaptação, por sua vez, atua no sentido de prevenir ou atenuar os efeitos inevitáveis das AC já existentes e os previstos como a elevação do nível das águas dos mares, por exemplo. (Ribeiro, 2017).

Embora seja um tema de abrangência global, os efeitos das AC serão sentidos com maior intensidade nas cidades em função da elevada demografia. Um ponto positivo dessa concentração populacional nas cidades é a possibilidade de uma ação conjunta e mais integrada das ações de mitigação e adaptação, tornando-as mais eficientes e concretas. Destaca-se aqui dois temas de grande importância na busca de cidades mais sustentáveis que contribuem de forma direta na mitigação dos efeitos das alterações climáticas no âmbito urbano através da descarbonização: as infraestruturas verdes e a mobilidade sustentável.

4.3.1. Infraestruturas Verdes

Segundo a Agência Europeia do Ambiente a Comissão Europeia descreve a Infraestrutura verde “como um instrumento que permite obter benefícios ecológicos, económicos e sociais através de soluções baseadas na natureza, para ajudar a compreender as vantagens que esta oferece à sociedade humana e para mobilizar investimentos que sustentem e valorizem estes benefícios.” Ou seja, são redes de áreas naturais ou seminaturais que podem se conectar,

utilizando espaços verdes existentes, na prestação de serviços ecossistêmicos e proporcionando qualidade de vida e bem estar social (EEA, 2019a).

Dois outros conceitos unem-se ao de Infraestrutura Verde para proporcionar maior coesão e força ao debate sobre o tema: a Estrutura Ecológica e os Corredores Verdes. A Estrutura Ecológica é uma Instrumento de Ordenamento Territorial já consolidado na Europa dentro dos Planeamento Ambiental, tendo em vista um equilíbrio entre a ocupação e transformação do território pelo Homem, e a preservação dos sistemas ecológicos fundamentais existentes. Após definida a Estrutura Ecológica Municipal busca-se uma conexão entre esses espaços fragmentados através dos Corredores Verdes que podem ser subdivididos em quatro componentes a trabalhar de forma integrada: Infraestrutura azul (circulação da água); Infraestrutura verde (produção de biomassa); Infraestrutura cultural (paisagem e elementos culturais); Infraestrutura de mobilidade sustentável (não motorizada). (Ferreira, 2010).

As Infraestruturas Verdes, dentro dos anseios das adaptações às alterações climáticas, exercem um papel fundamental na diminuição de alguns problemas já conhecidos como: as ilhas de calor no verão; e controle das inundações e deslizamentos de terra em períodos de chuvas intensas, que têm provocado perdas financeiras e humanas irreparáveis. (EEA, 2019b) Utilizar a Infraestrutura Verde como elemento de convergência de sistemas econômicos e sociais pode resultar em uma grande aceitação em diferentes contextos populacionais em todo o mundo, pela possibilidade de mensuração de dados e indicadores, principalmente como estratégia de mitigação das já sentidas Alterações Climáticas.

4.3.2. Mobilidade Sustentável

A Mobilidade Sustentável pode ser definida como a forma de mobilidade que promove uma igualdade de possibilidades de deslocamentos, com facilidades de acesso às diversas atividades de uma região, promovendo uma redução no consumo de energia associada aos meios de transporte, e buscando assim, uma redução da poluição ambiental e uma melhoria na eficiência dos recursos aplicados no transporte. (Campos & Ramos, 2005). O conceito direciona a uma proposta inclusiva e de alcance universal, onde a acessibilidade é o objetivo final a ser atingido por todos.

A Mobilidade e a Acessibilidade são conceitos novos, ainda em processo de consolidação e podem obter nuances diferentes a depender das áreas de estudo (ciências sociais ou ciências exatas). A Mobilidade (urbana) é classificada, neste trabalho, como o meio físico existente / disponível para a deslocação de pessoas e mercadorias dentro de determinado território; é o movimento de pessoas e mercadorias. Já a acessibilidade está relacionada com o grau/nível de facilidade que determinado espaço tem para receber (ser acedido) tais pessoas ou mercadorias. (Stussi et al. 2011) . Segundo a EU (2007) “a acessibilidade diz igualmente respeito à qualidade de acesso ao sistema de mobilidade urbana de que as pessoas e as empresas dispõem, constituído por infra-estruturas e serviços. Por muitos anos o termo ficou mais restrito à acessibilidade física para pessoas com mobilidade reduzida. Porém, hoje em dia, o termo é

utilizado também para classificar acessibilidade econômica e social a determinados bens e serviços, por exemplo.

A Mobilidade Urbana Sustentável adquiriu relevância no combate às AC ao constatar a necessidade de diminuição das emissões dos GEE causadas pelos transportes, em especial o automóvel particular movido a combustíveis fósseis. Segundo dados da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), em 2017, os Transportes foram responsáveis por 28% das emissões de CO₂ (APA, 2019).

Portanto, fica evidente que a Mobilidade Sustentável envolve uma mudança profunda nos costumes sociais e por consequente na estrutura existente da cidade; envolve, portanto, uma reestruturação dos meios de locomoção. Essa reestruturação passa por priorizar, no desenho da cidade, a mobilidade ativa (não motorizada) e em seguida os transportes coletivos de baixa emissão de carbono e por último o transporte particular, e as várias interfaces entre eles.

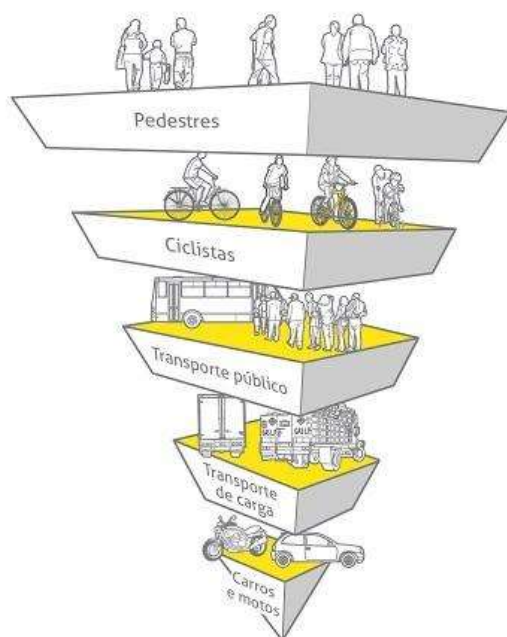


Figura 7- Pirâmide de prioridades para uma mobilidade urbana sustentável.

Fonte: <https://itdpbrasil.org/programas/desestimulo-ao-automovel/>

5. Síntese Intercalar

A elaboração deste referencial teórico possibilitou uma pequena organização de ideias sobre a formação das cidades, e uma breve reflexão sobre o ser humano e sua necessidade de interação e trocas ao longo de um pequeno período histórico. As modificações geradas na estrutura física das cidades seguem sob a lógica da produção humana e por consequência a sua organização social vigente, assim como, as tecnologias existentes em determinado momento.

A ascensão da sociedade capitalista, consolidada pela revolução industrial, e seu modo setorizado e acelerado de produção, vem exigindo o mesmo modelo acelerado de produção e modificação nas cidades ao longo do século XX. Tais transformações radicais da paisagem urbana muitas vezes são interrompidas ou amenizadas em função de ações coletivas de valorização cultural e histórica de alguns territórios, de modo a manter a coesão social através da preservação da identidade cultural local.

As modificações espaciais nas cidades, algumas vezes denominadas (re)estruturação urbana, tem seguido muitas vezes a lógica do mercado imobiliário, após as primeiras revoluções industriais. Hoje, sobre a influência do mercado, inúmeros produtos imobiliários ainda ditam a forma de ocupar os principais espaços urbanos. Enormes espaços industriais desativados vem sofrendo processos denominados de “renovação urbana” para agregar novas construções e novos usos de modo a revitalizar espaços degradados. Processos de reabilitação urbana em centros históricos vem provocando a requalificação de núcleos urbanos abandonados e reavivando centralidades perdidas.

Atualmente, um dos principais desafios das cidades é permanecer como espaço de agregação social, produção econômica e preservação ambiental e cultural. Dentro de um sistema de acumulação constante, cabe à sociedade e à administração pública equilibrar e gerir os diversos atores e produtores da cidade de modo a gerar acesso à habitação para as diversas classes sociais existentes em um território. “Numa sociedade de classes, esta espacialidade contém a lógica e o sentido dado pela diferenciação social e econômica, e o poder de produzir/transformar/consumir esta espacialidade está também determinado por esta diferenciação” (Sposito, 1992).

As sociedades se desenvolvem, na maior parte dos atuais países, embasada pela lógica da acumulação, muitas vezes ilimitada, que gera concentração econômica de um lado e escassez do outro, aprofundando as desigualdades sócio-territoriais existentes. São inegáveis os robustos desenvolvimentos tecnológicos e científicos gerados nesse período. Entretanto a lógica de produção baseada na acumulação e concentração levaram a desequilíbrios socioambientais elevados comprometendo, inclusive, a coesão sócio territorial conquistada ao longo dos anos. Guerras, ondas migratórias e catástrofes ambientais são só algumas distorções geradas desse desequilíbrio econômico, social e ambiental, onde os estudos sobre sustentabilidade surgem na tentativa de equilibrar essas três vertentes em nome de um bem estar mais duradouro.

É importante compreender o processo de transformação da cidade industrial para entender a formação das centralidades que cresceram a partir do início do século XX e que ainda exercem influência nas cidades atuais. As tecnologias, como foi observado, tiveram importante influência nesse processo, nomeadamente as dos transportes como por exemplo o elevador (verticalização e densificação) e o automóvel, assim como o concreto (betão) armado para multiplicação de edifícios. O automóvel não só interferiu na forma de locomoção de toda a sociedade como criou toda uma cadeia produtiva que exigiu novas estruturas para os espaços urbanos e sua rede de cidades.

A produção automobilística intensifica outras mudanças na forma de organização das cidades, com ajuda do movimento modernista, que utilizam do modelo de separação de funções na cidade (Lazer, Moradia, Trabalho e Circulação) para embasar novos modelos de planeamento urbano.

A revolução tecnológica dos meios de comunicação e do trabalho automatizado, a qual vivemos hoje, são duas possíveis quebra de paradigma na forma de relacionamento humano, que podem mudar de alguma forma o modo de produzir as cidades. Temos hoje uma sociedade contemporânea hiper-conectada, onde a velocidade das transformações geradas pelas trocas de informações podem futuramente suprimir espaços antigos, como lojas e mercados, e criar outros novos espaços de interação humana.

CAPÍTULO 3. ENQUADRAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

1. O Município de Almada

O Município de Almada está localizado na Margem Sul da Foz do Rio Tejo, em Portugal. O município limita-se ao norte com a Foz do Rio Tejo, ao sul com o município de Sesimbra, a leste com o município de Seixal e o estuário do rio Tejo e a oeste com o Oceano Atlântico. Segundo o Censos 2011, Almada possuía uma população de 174.030 habitantes, distribuídos por um território de 70,28 Km² com uma densidade populacional de 2.476,2 hab/Km² (CMA, 2015).



Figura 8- Localização do Município de Almada dentro da Área Metropolitana de Lisboa.

Fonte: CMA (2019).

1.1. Dados Socioeconômicos

Almada experimentou um significativo aumento populacional em seu território entre os anos de 1950 a 1960, muito em função da construção da Ponte 25 de Abril, que conectou Lisboa a Almada por meio de tráfego rodoviário e posteriormente também pelo ferroviário. A Taxa de Variação Positiva da População Residente em Almada, segundo a figura 9, apresenta uma queda após a década de 60, porém voltou a crescer aos poucos ao longo das décadas seguintes de forma contínua (CMA, 2015).

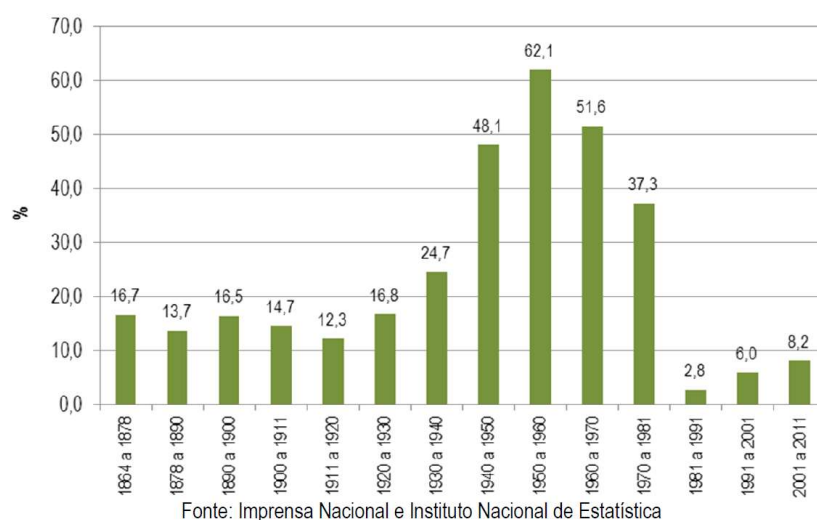


Figura 9 - Taxa de variação da população residente em Almada (1864-2011).

Fonte: CMA (2015).

Observa-se em Almada, com base em dados de 2005 e 2009, uma tendência ao aumento populacional baseado mais na migração do que no crescimento da natalidade. Os dados de 2005 apontam que apenas 5% dos novos habitantes de Almada vieram de nascimentos, contra 7,9% de novos habitantes oriundos de outros municípios. Já em 2009 observou-se uma diminuição da natalidade e dos migrantes, porém seguindo a mesma tendência de 2005 (apenas 1,2% de habitantes nascidos contra 3,2% de habitantes vindos de outros municípios) (CMA, 2015). Essa tendência de baixa natalidade é seguida pelo resto do país e de outros países desenvolvidos onde a atração migratória controlada é um elemento importante para dinamização econômica e social de alguns territórios. Essa baixa natalidade em um território acaba por demandar das autoridades, públicas e privadas, políticas de atração populacional que no caso do município pode ser evidenciada por melhorias urbanas, de mobilidade, educacionais e de trabalho, por exemplo.

Ao analisar a Estrutura Etária do Município de Almada, entre os Censos de 2001 e 2011, observou-se que a População Jovem (dos 0 aos 14 anos de idade) obteve um pequeno aumento passando de 14,1% em 2001 a 14,7% em 2011. Já entre a População Idosa (65 anos ou mais) houve uma elevação considerável de residente que passou de 16,8% da população em 2001 para 20,5% da população em 2011. Esses dados levaram Almada, nos dois censos, a ser classificada como o terceiro município da AML (Área Metropolitana de Lisboa) com a população mais envelhecida, ficando atrás apenas dos Municípios de Lisboa e Barreiro (CMA, 2015).

Os dados Educacionais do Município de Almada também obtiveram melhorias significativas nos últimos dois censos analisados, passando de 9,1% de População Residente com Nível Superior em 2001 para 14,5% em 2011. A taxa de analfabetismo também foi outro dado que melhorou, passando de 6,08% da população analfabeta para 3,27% em 2011 (CMA, 2015).

Dentro das atividades econômicas que absorvem a população economicamente ativa empregada, de acordo com os Censos de 2011, constatou-se, assim como nas demais áreas da AML, que a maioria das pessoas estava empregada no setor terciário (serviços). Os dados apontam que mais de 80% dos indivíduos residentes empregados por setor de atividade estavam alocados no setor terciário, aproximadamente 15% no setor secundário e menos de 1% no setor primário, conforme evidencia a figura abaixo (CMA, 2015).

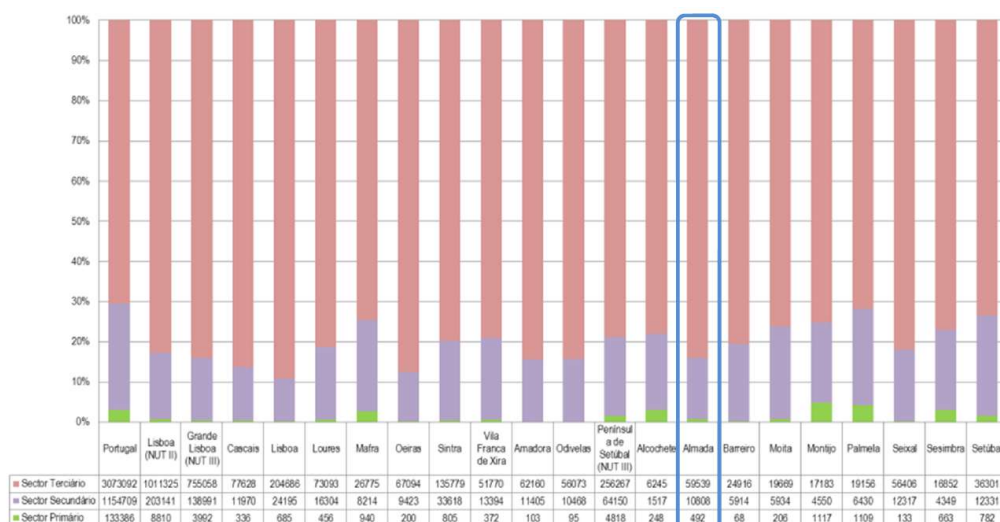


Figura 10 - Indivíduos residentes empregados por setor de atividade (2011).

Fonte: CMA (2015).

Em uma breve análise dos movimentos pendulares em Almada, no ano de 2011, constatou-se que 60,3% da população residente deixa o município para trabalhar ou estudar e 39,7% da população entra no município de Almada para trabalhar e estudar. Outro dado importante e relevante para esta pesquisa foi a quantidade de pessoas que residem e trabalham no próprio município de Almada, totalizando 47,8% da população residente, o que representa um aumento de 7,6% em relação a 2001 (CMA, 2015).

1.2. Dados Socioambientais

O Município de Almada está inserido em uma zona de transição climática, que possui um clima de características mediterrâneas, porém com uma grande influência atlântica. Almada possui uma temperatura média anual que ronda os 17°C, com precipitações médias anuais de aproximadamente 585mm. Os meses com temperaturas mais elevadas geralmente são Julho e Agosto (no Verão) e os de temperatura mais baixas entre os meses de Novembro a Janeiro (no Inverno). O período de maior precipitação encontra-se entre os meses de Outubro e Março com destaque para os meses de Dezembro, Janeiro e Fevereiro como os mais chuvosos. Em Junho observa-se uma mudança para o período seco sendo os meses de Julho e Agosto os menos chuvosos (CMA, 2011b).

O regime de ventos de Almada é predominantemente Noroeste com alguma frequência de ventos, quase sempre fracos e moderados, vindos do Sudoeste, Nordeste e Norte. Os ventos Noroeste ocorrem predominantemente entre os meses de Março e Setembro e os ventos Nordeste com mais frequência nos demais meses do ano. Almada pode ser considerada uma área com fortes ventos, visto que são poucos os dias em que acontecem situações onde o vento registrado possui velocidade inferior a 1 km/h (CMA, 2011b). Na tabela 3, sobre o Regime dos Ventos em Almada, pode-se observar uma certa constância na velocidade média ao longo do ano, com variações entre 14 a 17 km/h e a orientação predominante em cada mês.

Tabela 3 – Regime de ventos em Almada: velocidade média direcção.

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Velocidade média (km/h)	14	15	17	16	16	16	17	17	14	14	14	15
(m/s)	3,9	4,1	4,7	4,5	4,5	4,4	4,7	4,6	3,8	3,9	3,9	4,2
Vento Predominante	NNE↙	NNE↙	NNW↘	NNW↘	NNW↘	NNW↘	NNW↘	NNW↘	NNW↘	NNE↙	NNE↙	NNE↙

Fonte: <http://windfinder.com>, 2010 apud. CMA, 2011b

A figura 11 exemplifica, em percentagem, a predominância de ventos em Almada de forma mais clarificada. Nele observa-se uma predominância de ventos localizados entre as orientações Noroeste e Norte, seguido pela orientação localizada entre o Nordeste e Norte, e com menos frequência dentro de todo o quadrante Sul – Oeste. O quadrante Leste-Sul apresentou a orientação menos favorecida em relação à ventilação no município.

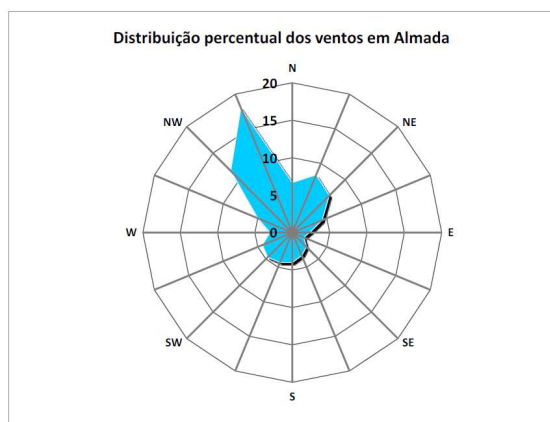


Figura 11 – Regime de ventos dominantes em Almada (Distribuição Percentual).

Fonte: <http://windfinder.com>, 2010 apud. CMA, 2011b

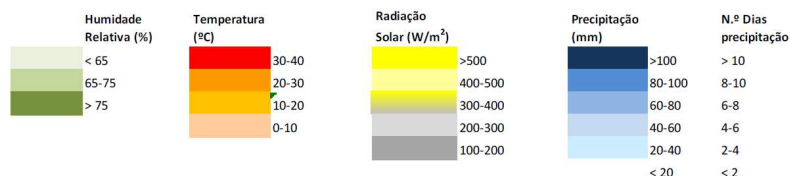
A distribuição espacial da insolação na região da grande Lisboa apresenta uma pequena diferença a norte e a sul do rio Tejo, em quantidade de horas. A insolação a norte apresenta aproximadamente 2900 horas de sol ao longo do ano contra 3000 horas anuais de sol ao sul do rio Tejo, uma diferença anual de 100 horas. O estuário do rio Tejo influencia negativamente o número de horas de sol na margem norte (em relação à margem sul), em função da grande

massa de água e formação de nebulosidade. Este fenómeno climático na enseada do rio Tejo tende a ser amenizado nos meses de verão, onde as elevadas temperaturas da época tendem a restringir o fenómeno de condensação das grandes massas de água e consequente formação da nebulosidade (CMA, 2011b).

Através de dados mais precisos obtidos por meio da Estação Meteorológica de Almada¹⁰ localizada na escola EB1/JI N.º3 do Laranjeiro pode-se obter dados mais próximos da realidade local. A tabela 4 compila esses dados de forma precisa e direta, de onde pode-se visualizar de forma rápida dados climatológicos importantes para propostas de intervenção em escala local. Observa-se que, entre os anos de 2002 e 2009, Almada apresentou um pico máximo de temperaturas acima de 30°C entre os meses de Março e Outubro e uma média de radiação solar acima de 400w/m² entre os meses de maio e agosto, o que pode justificar, a depender da área de intervenção, a necessidade de criar elementos urbanos que amenizam possíveis desconfortos climáticos para esses períodos (CMA, 2011b).

Tabela 4- Dados climáticos para o Município de Almada

DADOS CLIMÁTICOS PARA O CONCELHO DE ALMADA												
Mês	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Maior temp. máx. registada/[°C]	18,8	22,1	29,4	30,3	34,4	39,5	39,5	38,4	37,3	31,8	26,0	22,5
Média temp. máx. /[°C]	15,5	20,6	24,8	27,3	30,7	34,8	34,8	34,2	31,4	28,8	23,1	18,4
Média temp. diária/[°C]	11,6	12,0	14,1	16,0	18,1	21,1	22,1	23,1	21,4	18,8	15,1	12,2
Média temp. mín./[°C]	5,2	6,2	7,0	10,1	11,1	14,4	16,1	16,8	15,5	12,6	9,0	5,0
Menor temp. mín. registada/[°C]	1,8	4,2	4,4	8,4	10,4	13,6	14,9	15,8	14,0	9,4	7,4	3,0
Média precipitação/[mm]	59,4	50,0	30,6	34,4	41,2	14,6	11,1	12,4	19,8	95,4	74,4	38,8
N.º médio dias precipitação	6,2	8,3	5,7	5,5	5,3	2,2	1,3	2,8	2,5	9,0	6,8	6,8
Humidade Relativa: 9h /[%]	82,1	76,9	76,8	69,8	65,8	65,5	63,6	65,0	68,7	77,5	77,4	79,1
Humidade Relativa: 18h /[%]	82,1	76,8	76,7	69,6	65,7	65,5	63,8	65,2	68,5	77,7	77,4	79,0
Média radiação solar/[W/m ²]	202,9	258,7	316,6	376,0	450,4	431,7	493,7	479,0	389,8	287,8	234,3	196,3



Fonte: CMA/DEGAS, Estação Meteorológica de Laranjeiro (2002 a 2009) apud. CMA, 2011b

1.3. Almada e Alterações climáticas

Em relação às Alterações Climáticas, Almada apresenta grandes oportunidades (como suas áreas protegidas e EEM) e algumas fraquezas, dentre as quais, a sua proximidade com frentes ribeirinhas e marítimas, que podem sofrer com a elevação dos níveis dos oceanos. Para fazer frente aos efeitos das alterações climáticas no município foi elaborado em 2001 o Inventário

¹⁰ “Num futuro próximo, a caracterização do clima de Almada poderá ser realizada com base nos dados das estações meteorológicas que se encontram instaladas no Laranjeiros e no Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental da Costa da Caparica (CMIA), ambos sob a gestão da CMA. A Estação Meteorológica do Laranjeiro, localizada na Escola EB1/JI N.º 3 do Laranjeiro, encontra-se numa zona que apresenta boa exposição para medição de parâmetros meteorológicos e tem vindo a fazer a recolha de dados de forma continuada desde 2002, (...).”(CMA, 2011b)

Municipal das Emissões de Gases com Efeito de Estufa de Almada e posteriormente o ELAC (Estratégias Locais para as Alterações climáticas) entre a CMA, Pesquisadores e Sociedade civil (CMA, 2007).

As estratégias de mitigação das Alterações Climáticas para o município de Almada, segundo o relatório ELAC, apontam essencialmente para a necessidade de controle das emissões dos GEE tendo como foco a eficiência energética do município. Com base no levantamento do perfil de consumo energético do município observou-se em 2001 que 38% das Emissões de GEE em Almada adivinham dos transportes, 20% do setor residencial, 17% dos Serviços/Comércios, 17% da indústria, 8% outros e 1% dos resíduos. Em 2010 as projeções indicavam que o setor de transporte continuaria sendo o maior responsável pela emissão dos GEE do município, como demonstrado na figura 12. (CMA, 2007).

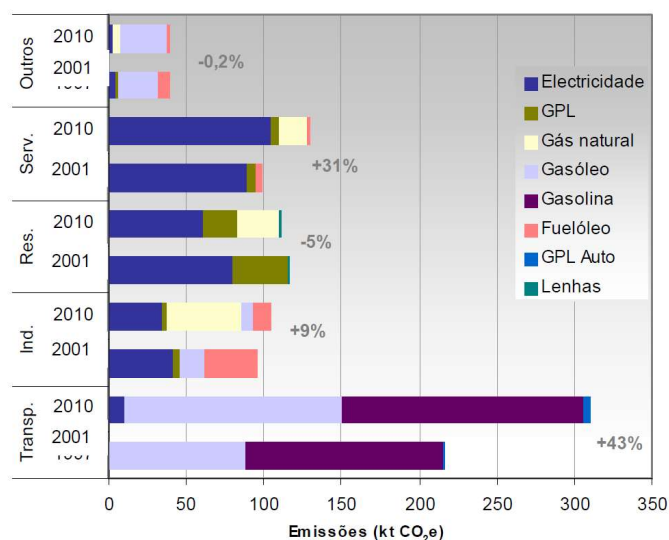


Figura 12 – Gráfico do perfil setorial das emissões de GEEs por forma de energia em 2001 e 2010 em Almada.

Fonte: CMA (2007).

Estima-se, para Almada, uma variação de cerca de 2,5°C da temperatura média anual entre os anos de 2070 a 2100 e valores ainda mais elevados para os Extremos de Temperatura com aumento de até 5°C. (CMA, 2011b). Essa elevação da temperatura, principalmente nos meses de verão, pode levar a extremos desconfortos climáticos causados por ondas de calor mais frequentes e efeitos de Ilha de Calor nos centros mais adensados e povoados. As Ilhas de Calor são fenômenos climáticos que provocam aumento localizado de temperaturas ambientais em zonas mais artificializadas do território. Esse fenômeno, mais presente nos centros urbanizados, pode elevar de 3°C a 10°C a temperatura ambiente em relação às áreas menos artificializadas (menos elementos construídos e mais vegetação) (CMA, 2011c).

Eventos climáticos relacionados aos fluxos hídricos em Almada também representam uma série de problemas para o município, que estão intrinsecamente ligados ao planeamento urbano e ao sistema de abastecimento de água da região. Dentre os problemas relacionados ao Ciclo urbano da água em Almada destacam-se: disponibilidade hídrica subterrânea; aumento do

consumo de água em tempos de seca prolongadas; aumento dos caudais e cheias em meio urbano; erosão do solo em áreas de risco; diminuição da capacidade de escoamento dos coletores de água pluviais. Nesse contexto, devem-se considerar estratégias integradas de planeamento entre o ordenamento do território e o sistema de abastecimento de água e drenagem. Dentre essas estratégias destaca-se: a proteção de zonas de infiltração elevada para favorecer o abastecimento de aquíferos; o dimensionamento adequado de infraestruturas de retenção; a adoção de soluções a montante da rede física de coletores para a redução de águas afluentes; incremento da capacidade de armazenamento e amortização para atenuação dos caudais de pontas de cheia; renaturalização das valas de drenagem existentes e a diminuição da artificialização da sua envolvente; dentro outras. Vale salientar que a água que abastece Almada é de origem subterrânea, extraída de furos de captação no aquífero Tejo-Sado na Península de Setúbal, e portanto torna-se indispensável a preocupação com a permeabilidade do solo gerada pela ocupação humana neste território (CMA, 2011b).

A EEM possui um papel importante, em Almada, para amenizar os efeitos causados pelas AC, em especial sobre o Clima e os Sistemas de Drenagem. A devida integração entre a Estrutura Ecológica Urbana com a Estrutura Ecológica Fundamental pode representar ganhos importantes do ponto de vista Social, Ambiental e até Econômico, uma vez que tendem a aumentar a competitividade do território qualificado para atração de pessoas e empresas. A tabela 5 exemplifica as componentes da EEM que devem ser potencializadas dentro do município de Almada para uma melhor integração entre a EEU e a EEF.

Tabela 5 – Componentes da Estrutura Ecológica Municipal (EEM)

	Estrutura	Subestrutura	Componentes
Estrutura Ecológica Municipal (EEM)	Estrutura Ecológica Fundamental (EEF)	Sistema Húmido	Linhas de água, leito e margens
			Áreas contíguas às linhas de água
		Sistema Litoral	Praias
			Dunas e áreas de dunas
			Depósito de Vertentes
			Arribas
			Faixa de proteção às arribas
		Sistema Terrestre	Solos de elevado valor ecológico
			Áreas de máxima infiltração
			Áreas declivosas
			Vegetação com maior interesse de conservação
	Estrutura Ecológica Urbana (EEU)	Espaços verdes públicos	
		Agrícolas em espaço urbano	
		Praças, largos	
		Espaços vazios do espaço edificado	
		Ruas arborizadas	

Fonte: CMA (2011b)

A EEM, e sua devida integração entre EEU e EEF, tende a percorrer todo o território urbano e a assegurar a continuidade de áreas ou sistemas naturais, mantendo a integridade dos processos ecológicos. Isso pode constituir um elemento essencial para regular e amenizar o clima urbano no município de Almada (CMA, 2011c).

1.4. Almada e Desenvolvimento Sustentável

Para melhor entender as diretrizes que Almada pretende nortear em relação ao Desenvolvimento Sustentável optou-se por realizar um levantamento de orientações e diretrizes que o município vem adotando para atingir tais objetivos, dentro dos documentos existentes. Dentre os Objetivos de Desenvolvimento, mais relevantes para este trabalho, destacou-se:

“• Reforçar Almada enquanto território multifuncional, de oferta de serviços, de comércio, de cultura, de lazer, de emprego, de encontro de gentes e culturas, dos bairros aos centros urbanos, concretizando o conceito de “um Lugar para Habitar, Lugar para Trabalhar, Lugar de Cultura, um Lugar de Conhecimento”; • Intervir na valorização e qualificação do espaço público, enquanto pré-requisito essencial à vida na cidade, como local de socialização e de encontro, que privilegia a escala humana, e como símbolo espacial da democracia e da igualdade; • Desenvolver um desenho urbano e soluções urbanísticas que assegurem uma utilização criteriosa dos recursos naturais, através do uso eficiente da água e da energia, do recurso a fontes de energia renováveis, contribuindo para a redução da intensidade carbónica de Almada; • Promover a acessibilidade às múltiplas funções do território, com base na diversificação e intermodalidade do sistema urbano de transportes, dando prioridade aos modos de transporte coletivos e aos modos de deslocação suaves para garantir padrões de mobilidade quotidiana mais eficientes e sustentáveis. • Conter o crescimento urbano disperso e difuso, preenchendo as áreas expectantes urbanizadas, promovendo a sua articulação e continuidade natural; • Promover a reconversão de áreas urbanas desativadas, em alternativa à expansão urbana, e dar a máxima prioridade à reabilitação do tecido edificado; • Valorizar a qualidade ambiental e paisagística de Almada, enquanto elemento potenciador da qualidade de vida do seu território, consolidando a estrutura ecológica municipal, nas suas componentes fundamentais, rural e urbana, salvaguardando as funções e os valores ambientais do território e garantindo a sua continuidade natural; • Aprofundar a solidariedade, promover o associativismo, construindo o Concelho multicultural, que todos acolhe e todos e integra; • Reforçar a participação ativa dos cidadãos e da Sociedade Civil, tendo em vista a formulação de uma estratégia coletiva para a gestão sustentável do território, concretizando um modelo de Cidade que proporcione uma vivência social coesa e solidária e reforce a identidade local;” CMA (2015)

Dentre os critérios de sustentabilidade estabelecidos pela Revisão do PDMA, temos: Estrutura Urbana e Ocupação do Solo; Paisagem, Património Natural e Biodiversidade; Solo e Recursos Hídricos; Mobilidade e Transportes; Energia e Alterações Climáticas; Economia e Coesão Social; Resíduos; Saúde e Qualidade de Vida; Educação, Cultura e Equidade;

Informação, Participação e Cidadania; Governança. Dentro desse critério se estabeleceu pela CMA as dimensões de preocupação listadas na figura abaixo.



Figura 13 – Dimensões de preocupação

Fonte: CMA (2015)

Segundo CMA (2015) o município apresenta alguns desafios importantes no âmbito do Desenvolvimento Sustentável, dentre os quais foram listados os itens abaixo por sua possível relevância para este trabalho:

- Criação de corredores verdes, incremento da diversidade biológica e redução da pegada ecológica, garantindo a resiliência e a robustez dos sistemas e dos recursos naturais;
- Mitigação dos riscos naturais;
- Desenvolvimento de um território funcional ligado à qualidade ambiental;
- Reforço da rede de equipamentos sociais;
- Conjugação das necessidades humanas com os valores presentes no território: o habitar, o trabalhar e o lazer, fixando a população ativa;
- Captação e fixação de população jovem e atração de população com a requalificação dos centros urbanos;
- Melhoria da acessibilidade supramunicipal;
- Mitigação do efeito de barreira das infraestruturas rodoviárias através de ligações pedonais e cicláveis, integrando-as com a rede de transportes coletivos;
- Construção de uma estrutura territorial legível com a hierarquização e reestruturação da rede viária;
- Diminuição da taxa de motorização do Concelho e restrição do automóvel nos centros urbanos, fomentando a acessibilidade, segurança e gestão do espaço público;
- Criação de novas dinâmicas económicas com a instalação de novos usos em espaços degradados e abandonados;
- Promoção de Almada como território de acolhimento de pequenas e médias empresas e geração de empregos;
- Promoção da agricultura na sua vertente produtiva, lúdica e pedagógica;
- Participação coletiva e democrática como forma de reflexão e intervenção no espaço público da cidade;
- Afirmação de Almada como uma cidade integrado de cultura, recreio e lazer;
- Redimensionamento e requalificação da oferta cultural;

- Proceder-se a um planeamento adaptativo e sustentável, deverá incidir na proteção e realocação de atividades/ funções, e na reconversão, reabilitação e colmatção urbana;
- Dinamização das centralidades do território, nomeadamente com a concretização do centro terciário da Charneca de Caparica;
- Maior inclusão social, territorial e justiça espacial;

1.5. Enquadramento de Planos Municipais

Em Portugal o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) estabelece e elenca os instrumentos de gestão do território em quatro níveis conforme tabela abaixo (CMA, 2012).

Tabela 6 – Relação de planos e programas do RJIGT

Âmbito	Nome do Plano / Programa	Sigla
Nacional	Programa nacional da política de ordenamento do território;	PNPOT
	Programas setoriais;	PS
	Programas especiais.	PE
Regional	Programas Regionais	PR
Intermunicipal	Programas intermunicipais;	PI
	Plano diretor intermunicipal;	PDI
	Planos de urbanização intermunicipais;	PUI
	Planos de pormenor intermunicipais.	PPI
Municipal	Plano diretor municipal;	PDM
	Planos de urbanização;	PU
	Planos de pormenor.	PP

Fonte: RIGIT, adaptado pelo Autor.

Para este trabalho, focado em uma escala mais local, foram consultados, no âmbito municipal, o Plano Diretor Municipal de Almada (PDMA) e a revisão desse mesmo plano, além do Plano de Pormenor (PP) do Novo Centro Terciário da Charneca da Caparica pela proximidade com a área de estudo. Os programas e planos de âmbitos nacional e regional são instrumentos programáticos/ estratégicos e como não é objetivo deste trabalho fazer análises comparativas (ou verificações) entre as hierarquias dos planos, partiu-se do pressuposto que os planos municipais estão de acordo com as diretrizes legais e vinculativas estabelecidas pela legislação portuguesa.

1.6. Divisão Político-Administrativa

O município de Almada está, atualmente, subdividido em 5 (cinco) unidades político administrativas denominadas Freguesias ou União de freguesias (em função de reformas administrativas anteriores). São elas:

- 1- União das Freguesias Almada-Cova da Piedade-Pragal-Cacilhas
- 2- União das Freguesias Charneca de Caparica e Sobreda
- 3- União das Freguesias Caparica-Trafaria
- 4- Freguesia da Costa da Caparica
- 5- União das Freguesias Laranjeiro – Feijó

A área em estudo está localizada na Freguesia de Charneca de Caparica, sob a jurisdição atual da União das Freguesias Charneca de Caparica e Sobreda. Os próximos estudos partiram de uma análise macro (escala da freguesia) e depois uma análise mais local (área de estudo / intervenção) para entender como elas se inter-relacionam e se complementam para potencializar espaços e relações humanas.

2. A Freguesia da Charneca de Caparica

A Freguesia da Charneca da Caparica possui uma área total de 22,33 Km² com uma população de 29.763 habitantes segundo o Censos 2011. A Charneca da Caparica é uma das 11 freguesias de Almada e foi criada no dia 4 de Outubro de 1985. É a mais extensa e mais populosa freguesia de Almada, ocupando mais de 31% da área do município (CMA, 2015). A freguesia está localizada no interior do município, limitando-se a Norte pela Freguesia da Caparica e Sobreda, a Leste pelo município de Seixal, a Sul pelo município de Sesimbra e a Oeste pela Freguesia da Costa da Caparica.



Figura 14 – Freguesias do Município de Almada
Fonte: CMA (2011d)

A Charneca se desenvolveu no sentido Norte-Sul ao longo da EN 377 e apresenta um espaço urbano caracterizado por uma urbanização extensiva baseado na tipologia de moradia de primeira e segunda residência (Casa de Veraneio). Uma área urbana, constituída por habitações unifamiliares de um ou dois pisos ou habitações coletivas de três ou quatro pisos, principalmente na região das Quintinhas. Integram, também, importantes áreas de valores naturais como a Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica e a Mata dos Medos (CMA,2001a).

A Charneca da Caparica apresenta poucos elementos de relevância histórica em função, dentre outros fatores, de sua recente história de ocupação. Os patrimônios históricos que possuem alguma relevância local identificados foram: o Convento da Cela nova (Nossa Senhora da Rosa), Quinta do Vale do Rosal (1659), A quinta de Cima (Séc. XVIII), Quinta da Regateira, Ermida do Bom Jesus e Quinta do Monserrate (ou Palácio dos Solas) (JFCC, 2020).

2.1. Dados Ambientais

A Charneca da Caparica apresenta grande relevância ambiental para o município de Almada por possuir grandes áreas de preservação, como as já citadas Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos ou Pinhal do Rei (criada pelo Decreto nº 444/71, de 23 de Outubro) e a Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica (criada pelo Decreto-Lei nº 168/84, de 22 de maio). As duas reservas possuem relevante valor paisagístico e científico, seja pelos seus belos e importantes miradouros e composições visuais, como pelas suas espécies raras de fauna e flora. Dos principais problemas listados no diagnóstico do Plano de Ordenamento da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica, de 2007, na área da Arriba Fóssil, foram as construções clandestinas junto à encosta, instalação de infraestruturas e equipamentos na arriba, pisoteio da vegetação existente e colecionadores de fósseis. Já em relação à Mata dos Medos foram citados, no relatório, a ameaça de incêndio e o grande fluxo de visitantes no Verão que usam a mata como local de descanso e / ou de passagem para as praias (INCF, 2007).

Outra característica ambiental importante na Charneca são as vastas redes de valas e linhas d'água em solos permeáveis que compõem as drenagens e fluxos hídricos para abastecimento de águas subterrâneas. A recarga do aquífero é feita pela precipitação atmosférica e por infiltrações nos leitos das linhas de água, nas zonas mais elevadas do seu percurso na bacia. De acordo com dados da Administração de Região Hidrológica (ARH), a maior concentração de origem de água no município de Almada ocorre na freguesia da Charneca da Caparica, mais concentrada na Zona da Aroeira (CMA,2001b).

A Freguesia da Charneca da Caparica, assim como em outras freguesias do interior do município, como Sobreda, Caparica e Feijó, se caracteriza por um relevo suave, além de possuir aspectos mais continentais por estar mais protegida dos ventos dominantes Noroeste e apresentar solos não calcários formados a partir de arenitos de textura grosseira e boa

drenagem. Desenvolve-se dessa forma uma vegetação de características mediterrâneas que possui como fase madura os sobreirais (mosaicos com pinhais e matos). Estas áreas são dominadas por *Quercus suber* (sobreiro), podendo incluir outras espécies arbustivas como *Olea europaea* var. *sylvestris*, *Arbutus unedo*, *Phillyrea angustifolia*, *Quercus coccifera*, *Pistacia lentiscus*, *Rhamnus alaternus*, *Myrtus communis*, *Ruscus aculeatus*, entre outros (CMA,2011b).

2.2. Dados Socioeconômicos

Os dados populacionais dentro do município de Almada apresentam, ao longo dos dois últimos censos um padrão de crescimento e decréscimo populacional intra-concelhia parecidos. Dentre as 11 freguesias de Almada, 5 recuaram em residentes (Cacilhas, Almada, Cova da Piedade, Laranjeiro e Trafaria) e 6 apresentaram crescimento acima de 10% em número de residentes (Caparica, Costa da Caparica, Charneca da Caparica, Sobreda, Feijó e Pragal). A Charneca da Caparica em uma análise comparativa entre os anos de 1991 e 2001 chegou a apresentar 80% de incremento populacional conforme demonstra a tabela abaixo (CMA, 2011d).

Tabela 7– População residente e pressão demográfica.

	1991	2001	2011	Variação 1991-2001	Variação 2001-2011	Área	Pressão Demográfica	Contributo concelhio
				%	%	Km ²	Hab./Km ²	%
Concelho de Almada	151783	160825	173298	6%	8%	70,2	2468,6	-
Almada	22550	19513	16572	-13%	-15%	1,42	11670,4	10%
Cacilhas	8637	6970	5983	-19%	-14%	10,71	558,6	3%
Caparica	17090	19327	20447	13%	6%	0,97	21079,4	12%
Charneca de Caparica	11316	20418	29693	80%	45%	22,33	1329,7	17%
Costa da Caparica	6913	11708	13498	69%	15%	10,88	1240,6	8%
Cova da Piedade	24906	21154	19849	-15%	-6%	1,28	15507,0	11%
Feijó	13886	16072	18482	16%	15%	4,2	4400,5	11%
Laranjeiro	23520	21175	20823	-10%	-2%	3,66	5689,3	12%
Pragal	6990	7721	7174	10%	-7%	2,21	3246,2	4%
Sobreda	9190	10821	15053	18%	39%	6,64	2267,0	9%
Trafaria	6785	5946	5724	-12%	-4%	5,83	981,8	3%

Fonte: CMA (2011d)

Em uma análise comparativa entre o censo de 2001 e uma projeção para 2025, a Charneca da Caparica apresentou um dos maiores acréscimos populacionais no município. Entre a população jovem e ativa, a projeção para 2025 aponta uma população jovem de pouco mais de 12% e uma população ativa com um pouco mais de 60% da população residente na freguesia. Já em relação à população idosa, a Charneca apresentou um aumento em relação a 2001, porém com uma das menores taxas dentre as freguesias do concelho, com menos de 25% de pessoas com mais de 65 anos de idade para o ano de 2025.

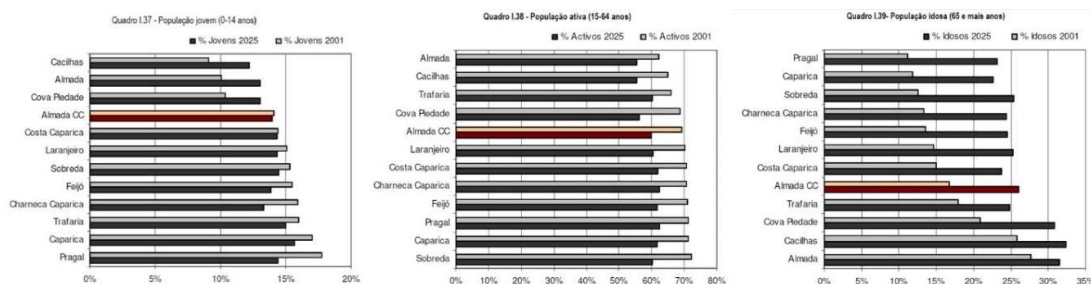


Figura 15 – Gráficos das distribuições espaciais das freguesias de Almada no de 2001 e projeção para 2025.

Fonte: CMA (2011d)

Esses dados sobre o incremento populacional em comparação a outras freguesias mais consolidadas como Almada e Cacilhas, por exemplo, se dá, dentre outros fatores, pela existência de terrenos expectantes e lotes para reconversão urbanística ainda em grandes quantidades na Charneca.

Segundo Mateus (2008) *apud* CMA (2011) a Charneca da Caparica apresentava a mais expressiva atividade do setor secundário (de transformação) no município de Almada mais especificamente nas atividades da indústria da construção civil (não excedendo, no entanto, 20% do emprego gerado). Já o setor terciário é, de longe, o setor da economia que mais emprega em todas as freguesias de Almada.

2.3. Equipamentos e Serviços na Freguesia

2.3.1. Equipamentos Administrativos e de Abastecimento

A União das Freguesia da Charneca de Caparica e Sobreda possui um dos menores números de Equipamentos Administrativos e outros serviços instalados em seu território, assim como as freguesias de Trafaria e Laranjeiro. Dentro da Charneca de Caparica existem, segundo a CMA (2011d), um serviço camarário, uma Junta de Freguesia e uma unidade dos correios.

O Concelho de Almada possui em todas as suas freguesias pelo menos um Mercado retalhista (varejistas) de abastecimento de alimentos com exceção das Freguesias de Cacilhas e Pragal. Do total dos 14 mercados existentes, quatro estão sob gestão da câmara e os restantes são assegurados pelas juntas de freguesia (CMA, 2011d). Na freguesia da Charneca existe apenas um mercado retalhista, administrado pela Junta de Freguesia, localizado na zona das Quintinhas: o Mercado Marco Cabaço.

2.3.2. Equipamentos de Saúde

A Freguesia da Charneca apresenta apenas uma unidade de saúde pública de influência local (ao nível da freguesia) denominada Unidade de Cuidados de Saúde Personalizados da Charneca da Caparica (UCSP-Charneca) que visa melhorar a acessibilidade aos cuidados de

saúde. Os serviços prestados pela UCSP-Charneca são: Planeamento Familiar, Saúde Materna, Saúde Infantil, Psicologia, Atendimento social, Saúde escolar, Nutrição, dentre outros. Dos dados encontrados sobre o serviço médico de ambulâncias contactou-se que o transporte de pacientes para tratamentos em Almada é realizado pelos Bombeiros Voluntários cujas unidades estão situadas nas freguesias de Almada, Cacilhas, Trafaria e Costa da Caparica. Não existe, com isso, nenhuma unidade do corpo de bombeiros para atender o extenso território da Charneca da Caparica e Sobreda.

2.3.3. Espaços Verdes

Almada tem uma considerável rede de Espaços Verdes¹¹ que possui, não só, a função de proporcionar um equipamento de lazer e recreio às pessoas, como também possui funções ambientais importantes como promover a biodiversidade, conservação do solo e das águas, entre outros. Dessa forma o município subdivide seus Espaços Verdes Públicos e Espaços Verdes Complementares conforme figura abaixo (CMA, 2011d).

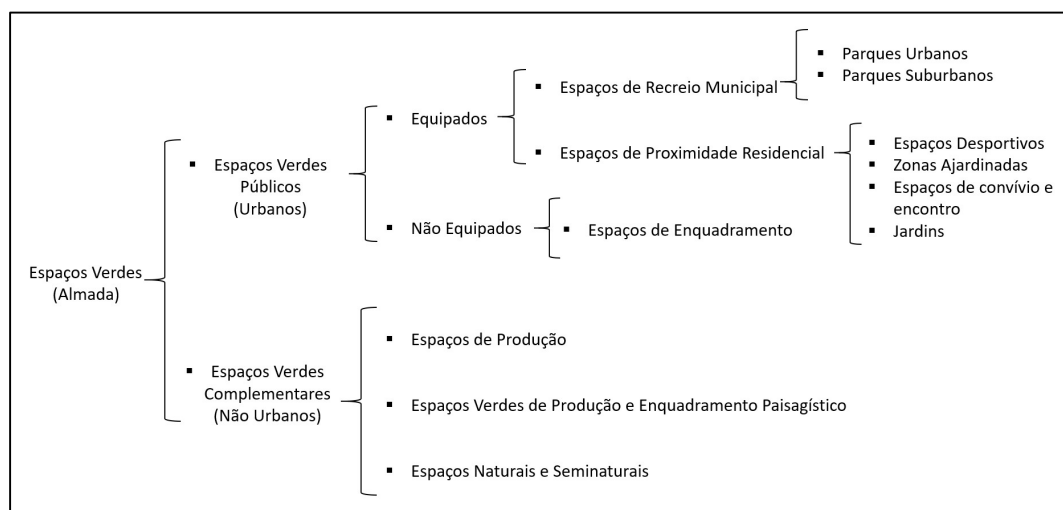


Figura 16 – Organograma dos espaços verdes em Almada.

Fonte: CMA (2011d) adaptado pelo autor.

¹¹ “Quando se pretende abordar os espaços verdes (EV) enquanto equipamento, as funções de utilização humana ganham relevância, pelo que para a classificação no Concelho de Almada se recorre as duas tipologias principais: espaços verdes públicos e espaços verdes complementares. Na primeira tipologia inserem-se os espaços verdes equipados (e.g. parques e jardins), mas também espaços verdes de enquadramento a infraestruturas, edifícios ou equipamentos. Estes espaços caracterizam-se pela sua natureza pública em termos de acesso e fruição (física e estética). Na segunda tipologia inscrevem-se espaços onde, independentemente da sua natureza pública ou privada, de serem ou não contemplados com algum equipamento ou acessibilidade, predominam as funções de regulação ambiental (ar, água, solo) e a função do habitat.” CMA (2011d)

Almada possui ao todo seis parques urbanos, classificados como Espaços de Recreio Municipal, dos quais três encontram-se na freguesia da Charneca da Caparica (Parque Aventura, Parque Verde e o Parque Urbano das Quintinhas da Charneca) e um encontra-se na limite entre as Freguesias da Charneca e Sobreda (Parque Multiusos da Sobreda). Dentre os Espaços de Proximidade Residencial (espaços de utilização diária e de acessibilidade pedonal com raio de influência de 300m), a Charneca apresenta uma carência, como pode ser visto da figura 17. Nela é possível verificar áreas urbanas (em cinza) que não são abrangidas pelos raios de influência (em bege) de qualquer equipamento verde (CMA, 2011d).

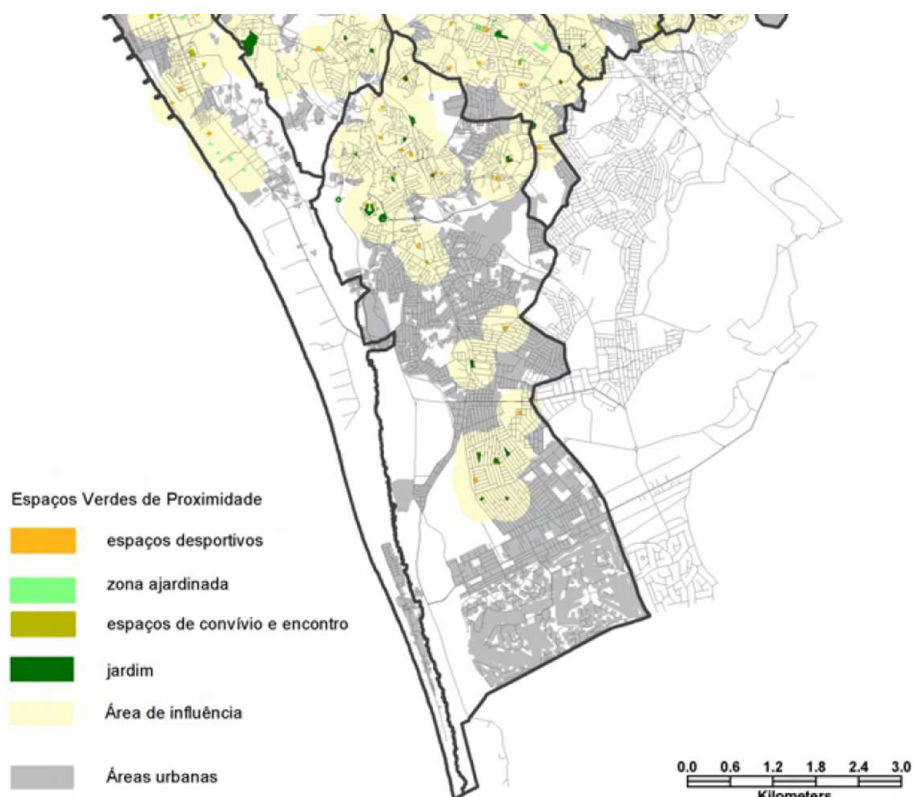


Figura 17 – Áreas de influência dos espaços de proximidade residencial (recorte da Charneca).

Fonte: CMA (2011d) adaptado pelo autor.

A Charneca possui uma relação forte com Espaços Verdes Complementares (Não Urbanos) pela sua proximidade com áreas protegidas e de enquadramento paisagístico, como a Arriba Fóssil, e naturais, como a Mata Nacional dos Medos, de grande relevância ecológica. Além disso, embora não possua grandes espaços de produção como as áreas agrícolas da Costa da Caparica, é possível encontrar ainda algumas pequenas hortas urbanas em lotes que produzem, aparentemente, uma agricultura de consumo familiar. Essa atividade em pequena escala deve ser estimulada como forma de proporcionar uma transformação cultural através da educação e conscientização a respeito da produção e consumo de proximidade dentro da Freguesia e do Concelho.

2.3.4. Educação

Almada possui em seu território todos os níveis educacionais, possuindo deste modo estabelecimentos da pré-escola ao ensino superior. Os estabelecimentos de ensino pré-escolar se distribuem pela rede pública, rede solidária (Instituições Particulares de Solidariedade Social) e rede privada. Segundo a CMA (2011d) a Charneca da Caparica apresentava, até o ano de 2010, três equipamentos de educação pré-escolar pertencentes à rede pública (com 8 salas para 200 alunos), nenhum equipamento da rede solidária e oito equipamentos de ensino na rede particular. Com base nesses dados a freguesia da Charneca da Caparica foi a freguesia que apresentou o maior número de equipamentos da rede particular e a única a não possuir nenhum da rede solidária.

Em relação ao 1º Ciclo do Ensino Básico, a Charneca apresentava cinco equipamentos da rede pública (com 31 salas para 775 alunos) e quatro equipamentos da rede particular. As duas freguesias com maior número de equipamentos particulares foram a Charneca e a Sobreda. Das cinco unidades da rede pública para o ensino básico, todas tinham refeitório, e apenas três possuíam biblioteca. Nos 2º e 3º Ciclos do Ensino Básico a Charneca apresentava, em 2010, dois equipamentos da rede pública e um da rede particular.

Nos ensinos posteriores, como, por exemplo, o secundário, profissional e superior, a Charneca não apresentava até 2010 nenhum equipamento de ensino. Esses dados embora um pouco defasados nos permitem perceber um histórico de carência da freguesia da Charneca em relação a equipamentos públicos de educação e cultura.

2.3.5. Espaços Desportivos

A Charneca da Caparica possui um número relevante de equipamentos desportivos se comparado com as outras freguesias de Almada. São ao todo, até o ano de 2009, 15 equipamentos desportivos sendo: um grande campo de jogos, onze pequenos campos de jogos, dois pavilhões esportivos, dez salas de desporto, sete piscinas, nove campos de ténis e outros dois equipamentos especiais. A Charneca possuía, nesse levantamento, a maior quantidade de piscinas do município.

Tabela 8- Equipamentos desportivos em Almada, 2009

Freguesia	Nº Equip.	Tipo de equipamentos							
		Grandes Campos de Jogos	Pista de Atletismo	Pequenos Campos de Jogos	Pavilhões	Salas de Desporto	Piscinas	Campo de Ténis	Especiais
Almada	12	0	0	7	3	14	1	0	1
Caparica	18	1	0	22	3	5	1	1	1
Costa da Caparica	19	2	0	13	1	8	4	5	0
Cova da Piedade	19	0	0	15	5	22	3	2	2
Trafaria	8	2	0	5	1	3	0	1	0
Cacilhas	10	1	0	6	3	4	1	0	0
Pragal	7	2	0	4	3	2	0	2	0
Sobreda	16	1	1	12	2	1	2	4	1
Charneca da Caparica	15	1	0	11	2	10	7	9	2
Laranjeiro	12	7	0	9	3	15	3	0	0
Feijó	14	0	0	13	2	14	3	4	0
Concelho	150	17	1	117	28	98	25	28	7

Fonte: CMA (2011d)

2.3.6. Promoção da Coesão Social

A Política de Coesão Social dentro do freguesia da Charneca é apresentada fisicamente através de alguns equipamentos de atendimento a pessoas mais vulneráveis como, por exemplo, crianças, jovens, idosos, pessoas portadoras de deficiência física, toxicodependentes e outros. Para atender essa população mais vulnerável a Charneca da Caparica possuía em seu território, até 2010, os seguintes equipamentos: uma creche familiar; dois centros de dia, um lar, dois serviços de apoio domiciliário para idosos, um centro de acolhimento para toxicodependentes; um centro de atividades ocupacionais e um apoio sócio informativo para reabilitação e integração de pessoas com deficiências; um fórum sócio ocupacional para pessoas com problemas de saúde mental ou psiquiátrico (CMA, 2011d).

2.3.7. Habitação

Segundo a lógica de crescimento populacional expressa ao longo dos anos censitários de 2001 e 2011, a freguesia da Charneca da Caparica também apresentou um dos maiores acréscimos de edifícios construídos do município nesse período. A Charneca apresentou um aumento no número de edifícios em 23% entre 2001 e 2011, ficando atrás apenas da Freguesia de Sobreda que obteve um aumento de 40%. O grande crescimento imobiliário na Charneca da Caparica entre as décadas de 1980 e 2010 a torna uma das freguesias com o parque habitacional menos envelhecido do município de Almada e portanto uma das freguesias com menos necessidades de reparos em edifícios (CMA, 2011d).

Embora o setor habitacional na Charneca da Caparica tenha crescido muito entre 1991 e 2011 e ter apresentado uma predominância de habitações de primeira moradia, ainda é expressiva a quantidade de habitações de segunda moradia como demonstrado na figura a seguir.

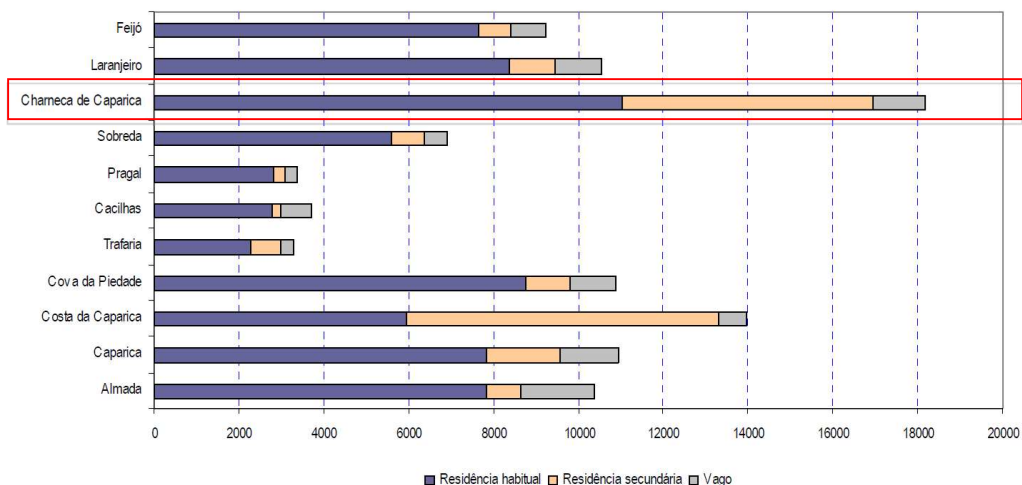


Figura 18 – Alojamentos familiares segundo a forma de ocupação, 2011.

Fonte: CMA (2011d)

Outro dado observado na Charneca da Caparica é que embora ainda seja uma área de baixa densidade com a predominância de edifícios unifamiliares de um a dois pisos, essa realidade vem mudando ao longo dos anos. A construção de edifícios multifamiliares de três a cinco pisos tem vindo a modificar a paisagem urbana em algumas áreas da Charneca e promovendo zonas de média densidade dentro da freguesia.

Segundo CMA (2019) a partir de dados de 2011 (último censo) a Charneca apresentava 15% do total de famílias do município de Almada, das quais a maioria eram formadas por uma a três pessoas por família.

Ordenação das freguesias por nº de famílias e sua composição

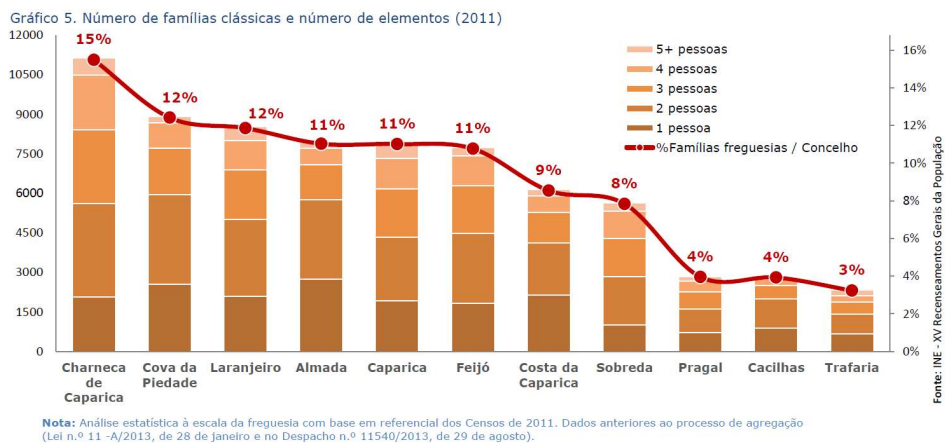


Figura 19 – Ordenação das freguesias por nº de famílias e suas composições.

Fonte: CMA (2019)

Esses dados possibilitam um entendimento da dinâmica populacional e suas formas de agregação para proposições de políticas locais de habitação a partir das demandas existentes. Conclui-se com isso a necessidade prioritária por unidades habitacionais com características de T0 a T2 (ou T3) em sua maioria.

Segundo CMA (2019) a Charneca da Caparica, entre os anos de 2017 e 2018, apresentou uma variação anual de preços entre 10% a 15% nas rendas de imóveis. Aliado a isso a ausência de imóveis de interesse social na freguesia podem contribuir para dificultar o acesso de pessoas com baixos rendimentos a imóveis nessas áreas.

2.3.8. Equipamentos Culturais

Embora o Município de Almada tenha apresentado um aumento de espaços culturais, e consequentemente um aumento do número de utilizadores desses espaços, a Charneca da Caparica aparece como a freguesia mais desassistida em relação aos espaços culturais. A Tabela 9 apresenta o número de espaços culturais, por freguesia, no município de Almada, no ano de 2011.

Tabela 9- Equipamentos culturais.

	Museus	Núcleos Artes Plásticas	Outros Espaços culturais	Bibliotecas/ Arquivos	Teatro	Dança	Cinemas	Pousada da Juventude	Centro de Lazer
Almada	3	2	3	2	3				
Caparica			1						
Costa da Caparica									1
Cova da Piedade	1		1	1		2			
Trafaria			1						
Cacilhas			1						
Pragal	1							1	
Sobreda	1								
Charneca da Caparica									
Laranjeiro			1						
Feijó				1			1		
Concelho	6	2	8	4	3	2	1	1	1

Fonte: CMA (2011d)

Em visitas ao local e conversas com moradores da Charneca e funcionários da Junta de Freguesia observou-se uma carência desses espaços e a improvisação de outros como a minibiblioteca da região do Mercado Marco Cabaço, por exemplo.

2.3.9. Transporte e Energia

Segundo CMA (2011c) o setor de transporte corresponde ao maior consumo energético do município de Almada, onde o transporte rodoviário, que assegura cerca de 65% das deslocações, é responsável por 98% do total desse consumo energético. A Charneca da Caparica e Sobreda são as freguesias que apresentam o saldo diário de deslocações mais desfavoráveis e aquelas que possuem a maior taxa de motorização (relação entre número de veículos por número de habitantes) do Concelho em função de uma maior dependência dos

transportes individuais face aos transportes públicos (CMA, 2011e). Dentro do projeto de transporte elétrico a Charneca da Caparica possui quatro pontos de carga lenta de veículos elétricos, sendo um deles próximo ao edifício da Junta de Freguesia (CMA, 2011c).

2.4. Síntese de Estratégias para Charneca (Proposta da Revisão do PDMA)

Dentre os elementos sínteses apresentados pela Revisão do PDM para a Charneca da Caparica elencaram-se aqui alguns de maior relevância que possam contribuir, especialmente, com a requalificação da área de estudo. Dentre eles temos a contenção do espraiamento urbano tendo como prioridade a ocupação das áreas já urbanizadas e em zonas urbanas consolidadas, além da requalificação de áreas de génese ilegal e núcleos de lotes destacados. A legibilidade¹² urbana também é citada como uma necessidade da freguesia através da criação de espaços públicos qualificados. As conexões inter e entre freguesias é algo bastante apreciado pelo plano com suas ligações Leste-Oeste e entre espaços verdes e equipamentos públicos existentes (CMA, 2015).

A valorização ambiental é algo a ser potencializado na Charneca de modo a criar condições de interseções entre práticas desportivas, culturais e contemplativas na freguesia.

¹² “Facilidade com que cada uma das partes [da cidade] pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente” (LYNCH, 1960).

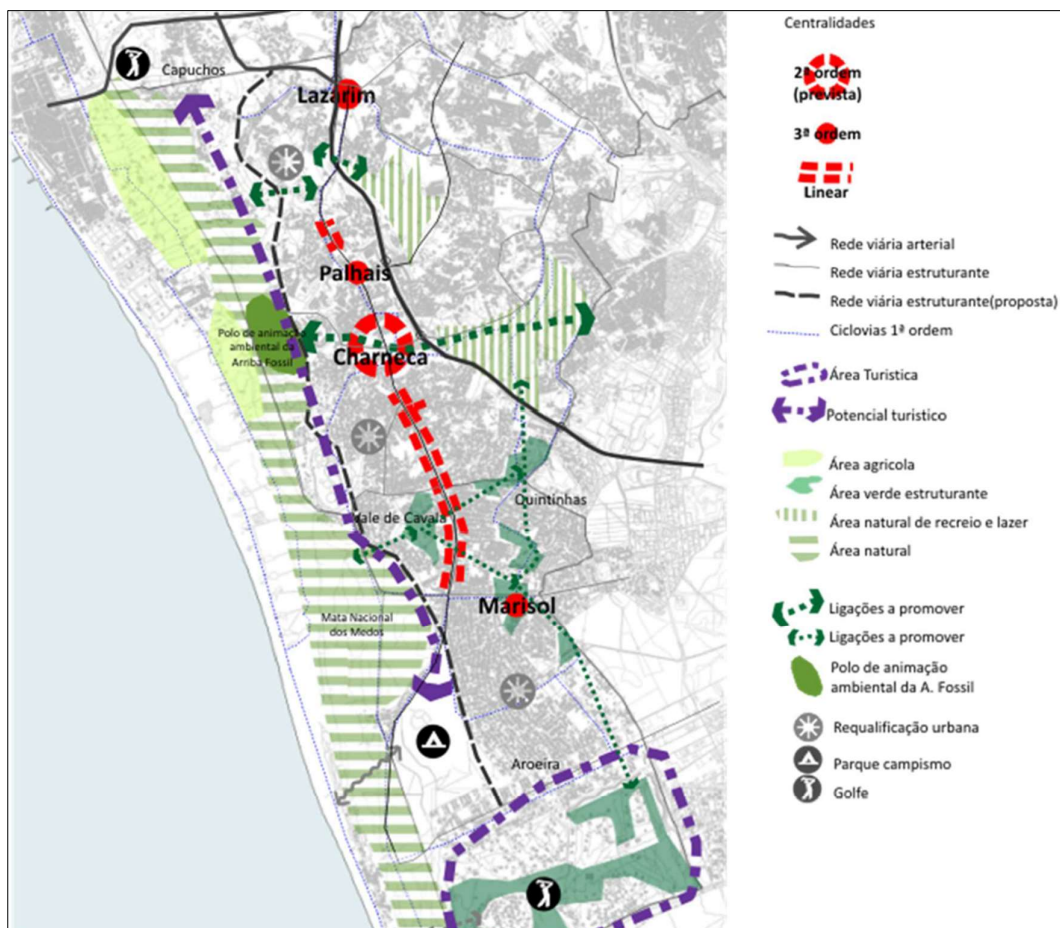


Figura 20 – Mapa síntese de estratégias para a Charneca.

Fonte: CMA (2015)

Na Charneca da Caparica o PDM de Almada apresenta as seguintes diretrizes de Coesão Territorial: Colmatção, Reconversão e Qualificação. A Centralidade linear que emerge na freguesia correspondente à área urbana ao longo da ex-EN 377 (no cruzamento com a Rua Mário Casimiro até ao cruzamento com a Av. Vale Bem), onde se desenvolveu uma concentração de estabelecimentos comerciais e serviços, além de equipamentos públicos como o mercado da Charneca, escolas, parques e equipamentos desportivos (CMA, 2016).

“Ao longo da ex-EN 377 foram-se instalando diversas atividades ocupando antigas indústrias e espaços devolutos, transformando esta via num eixo estruturante em termos físicos e funcionais com funções de comércio e, simultaneamente, numa via de atravessamento viário. A existência de áreas a preencher e consolidar, localizadas em quase todo o território em análise, e constituídas essencialmente por AUGI e Núcleos de Lotes Destacados (Aroeira, Vale de Cavala, Quintinhas e Foz do Rego), constituem áreas urbanas a requalificar e de remate urbano para completamento da malha urbana.” (CMA, 2016)

2.5. Principais Intervenções em Vigor ou Planeadas

Dentre os levantamentos realizados, duas intervenções foram destacadas: O Novo Centro Terciário da Charneca da Caparica e o Projeto de Reestruturação em Via Urbana da Antiga Estrada Nacional 377. O destaque se dá, em princípio, pela proximidade à área de estudo e em segundo pelo grande impacto socioeconômico que ambas podem ter na Freguesia da Charneca e suas possíveis relações com a área estudada neste trabalho.

2.5.1. O Centro Terciário da Charneca:

O Plano de Pormenor do Novo Centro Terciário da Charneca de Caparica (PPNCTCC) talvez seja a mais impactante intervenção da freguesia, por se tratar de uma obra de grande dimensão e, também, pela variedade de funções e espaços que serão criados. O PPNCTCC está localizado na Zona de Palhais - Charneca de Caparica - em uma área de aproximadamente 40 ha (397.476,85 m²). A proposta do plano engloba a construção de 822 fogos (unidades habitacionais), para 2219 habitantes, em edificações de uso plurifamiliar ou unifamiliar (novas ou existentes). Dentre os usos não habitacionais estão incluídos os serviços/comércios, apoio à atividade turística, atividades de lazer, estacionamento, equipamentos públicos e edifícios de uso misto CMA (2016).



Figura 21- Plano de Pormenor do Novo Centro Terciário da Charneca de Caparica.

Fonte: CMA (2016).

Os usos propostos pelo plano transcorrem do objetivo de criação de uma nova centralidade urbana, sendo definida a área central do plano para uso exclusivamente terciário,

para uma possível fixação de atividades económicas geradoras de emprego e de dinâmicas urbanas, com vista à fixação da população residente. O plano elenca alguns elementos centrais para a definição do projeto de urbanização da área como, por exemplo, um corredor verde no sentido Leste-Oeste dentro da Estrutura Ecológica Municipal na localidade CMA (2016).

“A concretização deste centro terciário contribui para uma estratégia de diversificação produtiva, criação de riqueza e emprego, onde a concentração das áreas de comércio e serviços, com funções urbanas centrais aliada à estratégia de mobilidade assente no transporte público afirma e destaca este território no contexto municipal e regional, tornando-o uma referência para a fixação de atividades económicas inovadoras, contribuindo deste modo para o reforço e reequilíbrio da rede urbana municipal.” (CMA, 2016)

Em relação às edificações propostas foi observada a existência de preocupações para a implantação de construções sustentáveis, de modo a proporcionar uma melhor eficiência energética através de mecanismos de ventilação natural, exposição solar, dentre outros. Além da citada preservação ambiental e integração da Estrutura Ecológica Municipal, o projeto apresentou também uma série de outras redes de espaços verdes integrados às atividades humanas como espaços de lazer e recreação CMA (2016).

A Mobilidade Urbana, embora não seja focada em uma intervenção estruturada para o transporte coletivo, procura dentro dos moldes rodoviários atender a princípios de mobilidade suave. Além de promover ruas mais acessíveis para peões (pedestres) estabelece também conceitos de zonas de coexistência onde há um controle de velocidade para veículos.

“Nas Zonas de Coexistência, o espaço público deve ser partilhado por peões, bicicletas e veículos motorizados, sem separações físicas de nível entre os espaços destinados aos diferentes modos de deslocação. No entanto, para que esta convivência se faça em segurança (real e percebida), e de acordo com o estabelecido no código da Estrada, o desenho do espaço deve ser feito de forma a garantir que a circulação nas Zonas de Coexistência seja feita sempre a velocidades inferiores a 20km/h.” CMA (2016).

A diversidade de usos do solo, proporcionando proximidade entre habitação e serviços, é outro elemento importante presente no plano. Porém não foi possível um maior aprofundamento das relações existentes entre Rua e Espaço Privado (Lote), em função da indisponibilidade de projeto arquitetónico e urbanístico mais detalhado, que permitissem uma avaliação mais apurada entre esses fluxos e possíveis dinâmicas sociais ao nível do chão.

2.5.2. A Reestruturação da Antiga Estrada Nacional:

O estudo de reestruturação da antiga EN 377, segundo dados da CMA, tem início na localidade do Lazarin e termina na Tremoceira, no sentido Norte- Sul, conforme figura a seguir.

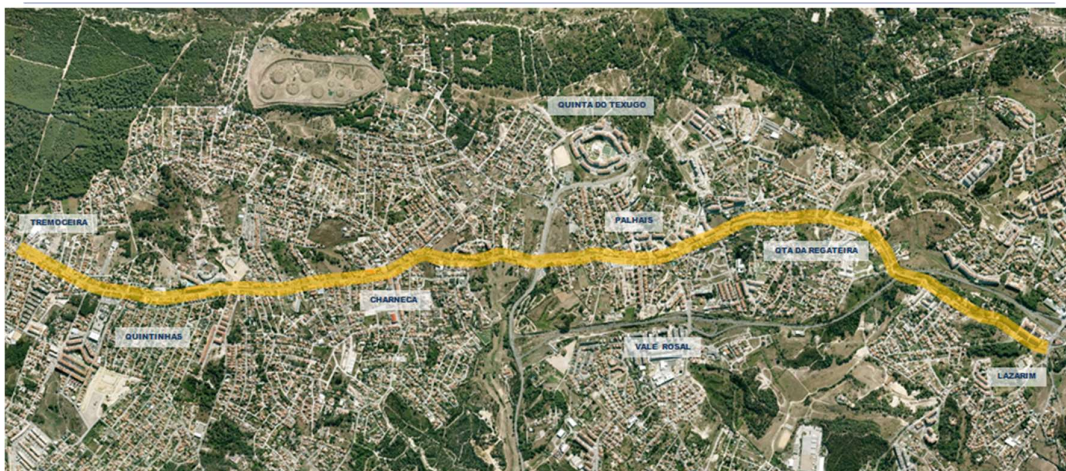


Figura 22 - Área do levantamento realizado pelo estudo da CMA.

Fonte: CMA (2019).

O estudo visa propor uma requalificação, além de melhorias de utilização, desta via que atravessa uma extensa área do Freguesia da Charneca, com o objetivo principal de ordenar e dar coesão à forma de ocupação urbana existente.

Dentro dos objetivos específicos do estudo realizado estavam: “1. Formas de uso; 2. Formas de ocupação (quer no canal viário, quer nas suas áreas adjacentes); 3. Zonas de conflito viário e pedonal; 4. Formas de distribuição de tráfego e de ligação entre os vários pólos urbanos; 5. Identificar zonas onde a forma de ocupação urbana primordial se mantenha, recuperando vestígios da mesma, promovendo a memória do local e dessa forma humanizar a via.”

O projeto foi dividido em 6 partes (Rua Pedro Costa, Rua António Andrade, Rua de Oliveira Feijao, Avenida Elias Garcia, Rua do Botequim e Rua de São Macário) e ainda encontra-se em desenvolvimento. A análise aqui feita, portanto, restringe-se apenas a um estudo apresentado em 2013. Dentro desse estudo, observa-se uma tentativa de implantação de ciclofaixa, alargamento de passeios, arborização, estacionamento e resolução de alguns conflitos viários, sempre mantendo os dois sentidos de fluxo de veículos na via.

Observa-se nesse estudo inicial uma preocupação da CMA em converter a antiga estrada nacional em uma via urbana que atenda a um propósito de integração do tecido urbano promovendo uma melhor mobilidade suave em toda sua extensão, melhorando a acessibilidade e integrando espaços públicos e fluxos com pouca integração. No entanto, a existencia de Áreas Urbanas de Génese Ilegal, em muitos troços, ocasiona alguns problemas como estreitamento de vias causados por ocupações irregulares, que impossibilitam muitas ações de melhoria dessa acessibilidade e promoção de mobilidade suave.

3. Área de Estudo

Após uma análise das características sociais, ambientais e económicas do município de Almada e da Freguesia da Charneca da Caparica, entramos agora na caracterização da área de

estudo/intervenção. Optou-se por uma análise territorial partindo do espaço mais abrangente de jurisdição local - o Concelho de Almada - até o mais específico: a envolvente do Mercado Marco Caboco. Partiu-se, portanto, de uma metodologia de análise do Geral para o Específico para entender como a área de estudo dialoga com as áreas mais alargadas (Município e Freguesia), como ela sofre influência do seu entorno mais alargado e como ela pode contribuir para uma melhor coesão do território.

A Área de Estudo (ou Área de Intervenção) foi definida tendo o Mercado Marco Cabaço como ponto central da análise. Posteriormente, com sucessivas visitas à área, percebeu-se outros elementos importantes à envolvente do Mercado como a sede da Junta de Freguesia de Charneca da Caparica e os CTT - Correios de Portugal, localizados no mesmo quarteirão. Com essas informações optou-se por utilizar este quarteirão como sendo o elemento central, ou ponto de partida para a definição da poligonal de estudo, de modo a enquadrar também a antiga EN 377 e outros elementos importantes que dialogam com esses espaços. A partir deste ponto determinou-se um raio de, aproximadamente, 150 metros ao redor desse quarteirão como ponto de partida para o recorte do território a ser trabalhado. Dessa forma, obteve-se uma área de trabalho de 142.319,80m², representada na figura a seguir.



Figura 23 – Delimitação da área de estudo.

Fonte: Google Earth adaptado pelo autor (2020).

3.1. Análise de Processos de Alvará e Licenças de Loteamentos

Um breve levantamento foi realizado em um total de onze documentos de Alvarás e Licenciamentos, disponibilizados pela Câmara Municipal de Almada, que serviram para uma

breve caracterização histórica do uso e ocupação do solo nos espaços próximos e dentro da poligonal de estudo. Os números dos processos foram suprimidos para evitar exposições desnecessárias e mantidos os anos e dados construtivos para devida caracterização.

- Alvará XXX/95

O presente processo iniciou-se em 1995 e teve como pedido a “emissão de alvará de loteamento” para construção de cinco novos lotes, dentro de uma área total de 1892,00m², com lotes variando entre 310,50m² a 596,16m². Todos os lotes foram projetados para construção de casas unifamiliares (totalizando 5 fogos/habitações), isoladas no lote e com construções de dois pavimentos (pisos). Dentro da área do lote foram cedidos à câmara 27,96m² para passeios (calçadas).

- Alvará XXX/85

O processo iniciou-se em 1985 e teve como solicitação a “licença de loteamento” para construção de quatro lotes com áreas variando entre 320m² a 342m², com um fogo (habitação) de dois pisos em cada unidade de lote. Segundo o processo na ata de reunião do dia 05/08/1982 “para a instalação de equipamentos gerais cedem gratuitamente à CMA 324m² para arruamentos e a C.M.A como permuta cede gratuitamente aos requerente 237m², antes da emissão do alvará.” Analisando a planta do loteamento percebe-se que a troca das áreas entre a CMA e o proprietário do Loteamento teve como objetivo ampliar consideravelmente as vias públicas de pedestres e veículos próximas ao loteamento.

- Alvará XXX/2001

O processo iniciou-se em 2001 com pedido de emissão de “alvará de loteamento” de onde seriam gerados vinte e quatro lotes com áreas variando entre 30m² a 7286,75m². Os lotes, desse novo loteamento, possuíam as funções de habitação (novas e existentes), Armazém, Comércio, posto de transformação e área de cedência para equipamento público escolar.

- Alvará XXX/98

O processo iniciado em 1998 teve como pedido a “emissão de alvará de loteamento” para onze lotes, com áreas variando entre 331,47m² a 1.019,56 m². Todas as construções foram planeadas para uso habitacional, unifamiliar com dois pisos. Dentre as análises dos projetos contidos no processo, ficou evidente a manutenção de construções existentes e outros lotes vazios que deveriam ser edificadas (construções novas). Ao todo não foi possível verificar a quantidade exata por falta de clareza entre a planta/legenda e o quadro de área existente no documento. Esse loteamento possui proximidade com o projeto do alvará XXX/01 citado acima. A área inicial da propriedade era de 7348,00m², dos quais 1382,40m² viraram área de cedência, restando 5965,60m² de área total para os lotes privados. As áreas ocupadas totalizaram, segundo o projeto, 1.300,00m² (2.600,00 m² de área construída por se tratar de dois pisos).

- Alvará XXX/95

Processo iniciado em 1995 com objetivo de “emissão de alvará de loteamento” para subdivisão em quatro novos lotes com áreas variando entre 226,50m² e 238,50m². Os lotes foram planeados para construções unifamiliares (um fogo/habitação em cada lote) com dois pisos mais CV (com exceção do lote 02 que não possui CV, segundo o Projeto). O projeto existente no processo informa uma área de loteamento de 1.014,00m², dos quais 84,00m² seriam cedidos para arruamentos (passeios basicamente).

- Alvará XXX/2002

O Processo de Alvará, iniciado em 2002, teve como pedido a “emissão de alvará de loteamento” para dez lotes com área variando entre 354,28m² a 675,40m². Dos dez lotes do projeto, três foram destinados a um fogo (habitação) cada e sete destinados a dois fogos (habitações) perfazendo um total de dezessete fogos, todos habitacionais. Dos dez lotes, todos seriam construídos com dois pisos mais Cave (porão). Cada fogo/habitação possuiria dezessete vagas de estacionamento privado (uma vaga para cada fogo/habitação). Das áreas de cedência existentes nesse loteamento 1841,62m² foram cedidas ao domínio público da câmara (construção de arruamentos e passeios).

- Alvará XXX/2000

Processo de Alvará iniciado em 2000 como pedido de “emissão de alvará de loteamento” para construção de três lotes com áreas variando entre 267,00m² a 360,50m². A propriedade possuía 1.223,00m² dos quais 235m² (142m² de estacionamentos públicos + 93m² de passeios) foram cedidos à Câmara. Outros 400m² foram cedidos a CMA fora do loteamento.

- Licenciamento de loteamento - Lot XXX/91

Este processo foi iniciado em 1991 no maior terreno existente ao redor do Mercado Marco Cabaco na Freguesia da Charneca da Caparica. O Processo iniciou-se em 25 de março de 1991 como “pedido de licença de loteamento”. Segundo Livro das Descrições Prediais, contido no processo XXX/91 o terreno era ocupado à ocasião de:

“Prédio misto, composto de casa abarracada para habitação, terra de sementeira com pequenas vinhas e pinhal, sitúcido na quintinha, na quinta de Cima, em Marco Cabaço, na Charneca, freguesia de Caparica, (...)”

O Processo é composto, também, por um registro emitido pelo Chefe da Zona Agrária do Ministério da Agricultura, Pesca e Alimentação, à época, com um parecer baseado no Decreto Lei nº 196/89 atestando que o Solo do referido processo “não faz parte da Reserva Agrícola Nacional”.

- Licenciamento de loteamento - Lot XXX-81

Processo iniciado em 1981 com o objetivo de subdividir um lote de 700m² em dois menores com 356m² e 344m². Com um recuo efetivo de 1,20m para passeio (recuo de 4 metro em relação ao eixo da rua) na frente dos lotes as áreas foram redistribuídas em dois lotes iguais de 331,50m² cada para processo de doação entre familiares. O referidos lotes, segundo memorial descritivo presente no processo, “propõe-se construir duas moradias geminadas unifamiliares (1 fogo), uma em cada lote, qualquer delas com dois pisos e com um índice máximo de construção de 0,7 (equivalente a área de 232m²).”

- Licenciamento de Loteamento – Lot XX/74

Processo iniciado em 1974 na denominada Quinta de Macuá onde pretendia-se, à época, um loteamento para regularização de loteamento clandestino com cinquenta e quatro lotes. Foi negado em um parecer de 1976 onde diz: “A propriedade que se pretende lotear é abrangida pela área de intervenção do estudo de ordenamento da zona compreendida por Marco Cabaço – Quintinha e Aroeira, a elaborar segundo o programa e respectiva proposta apresentada pelo Gabinete de Planeamento Conceição e Silva. Deste modo deverá a pretensão do requerido – Loteamento da Quinta de Macuá – aguardar a conclusão do estudo em referência.”

- Licenciamento de Loteamento – Lot XXX/2006

O presente processo teve início em 2006 como o pedido de licenciamento de operação de loteamento segundo o Art 18 do decreto Lei Nº 555/99. Segunda memorial descritivo existente no processo: “ O terreno situa-se de acordo com a Carta de Ordenamento e Regulamento do Plano Diretor Municipal de Almada, aprovado pela R.C.M. nº 5/97, publicado no D.R. em 14.01.97, em Espaço Urbanizável, Habitacional, de Baixa Densidade, programado, na Unidade Operativa de Planeamento nº 12 (Quintinha - Vale Cavala)”. Ainda segundo o memorial descritivo “O loteamento foi parcelado em oito lotes, destinados à habitação unifamiliar isolada de dois pisos, à exceção de dois lotes destinados a duas habitações unifamiliares geminadas, todos eles com logradouros privativos à frente e a tardoz, de modo a privilegiar a privacidade necessária.” Dentro do quadro de áreas foi identificado uma variação de lotes entre 310m² a 400m² com uma unidade habitacional (fogo) em cada lote. Os lotes foram projetados com dois pisos e dois lugares de estacionamento em cada lote, com exceção do lote 08 que ficou com apenas um lugar de estacionamento. Ao todo foram disponibilizadas quatorze vagas de garagem privadas e três públicas próximas a área de cedência. A área total do lote planeado foi de 5.250,00m² sendo 2.826,10m² de área privada e 2423,90m² de área de cedência (879,70m² de arruamento; 34,50m² de estacionamentos públicos; 427,70m² de passeio; 574,00m² de espaços verdes; 508,00m² de equipamento coletivo).

Neste levantamento constatou-se, nesse período, uma predominância de alvarás e licenças de loteamento que abarcavam em sua maioria lotes variando entre 200 e 500m² destinados a unidades residenciais unifamiliares, com casas isoladas ou geminadas, de um a

dois pisos e poucos casos de casas com cave (porão). Alguns lotes foram planejados com garagens. Esse padrão de ocupação segue a lógica de construção de grande parte da freguesia da Charneca. Poucos lotes foram destinados para atividades comerciais ou de serviços e grande parte das áreas de cedência foram destinadas à construção de arruamentos (passeios e pistas para veículos).

Dentre esses loteamentos há algumas regularizações de loteamentos clandestinos ou desmembramentos a título de regularização para heranças. Alguns processos serviram também para ilustrar a transformação da paisagem rural para urbana, onde são relatados vinícolas e pinhais próximos a casas abarracadas com pequenas atividades agrárias.

É possível, então, fazer uma leitura da recente mudança de características sociais do território com sua paulatina transição do rural para o urbano ao longo das últimas décadas. Características essas que podem e devem ser preservadas de alguma forma de modo a amenizar as pressões urbanas sobre a área.

3.2. Análise Biofísica do Território

Nessa etapa foi realizado um levantamento a partir dos mapas cedidos pela Câmara Municipal de Almada. Os dados em arquivos vetoriais foram disponibilizados em DWG a partir de um levantamento realizado em 2011 pelo SMAS (Serviço Municipal de Água e Saneamento do Município). Foi feita uma sobreposição entre os dados vetoriais e o ortofotomapa, também fornecido pela câmara e datado de 2011, onde foi possível uma melhor identificação dos logradouros públicos, edificações e terrenos vazios à data. Além disso, foi necessário recorrer a imagens do Google Street View e visitas de campo para uma atualização da informação cartográfica. Com este conjunto de informações foi realizada uma análise morfológica da área de intervenção para uma melhor caracterização e análise.

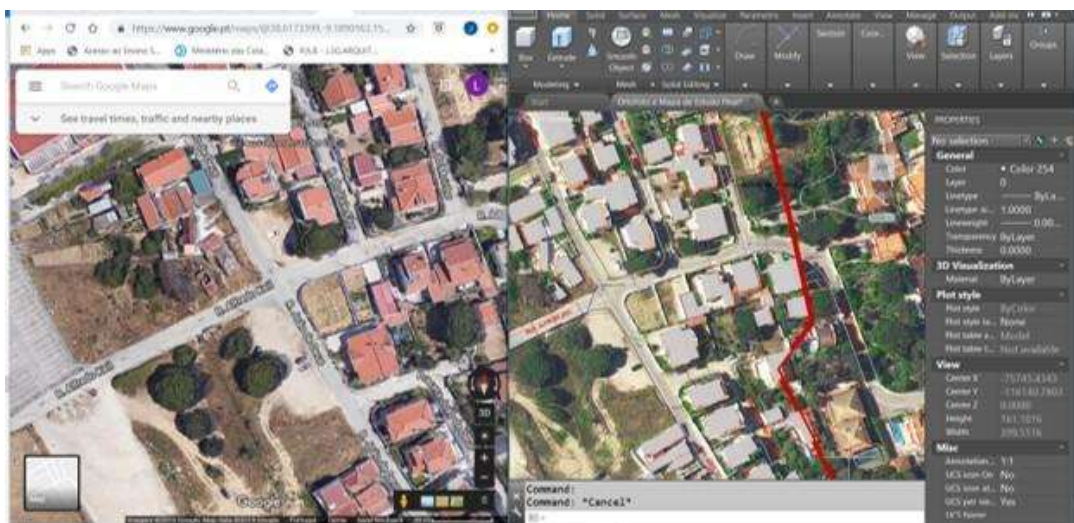


Figura 24 - Atualização de cadastro existente fornecido pela CMA utilizado com o Google Maps.

Fonte: Autor (2019)

Com base neste levantamento foi possível colher dados para análise dos espaços edificados¹³, espaços exteriores¹⁴ e infraestrutura urbanística¹⁵ existente na área. Portanto temos a análise da preexistência dividida em elementos naturais: Topografia, Cobertura vegetal/espaços verdes, clima local e corpos d'água; e elementos antrópicos como: número de pisos das edificações, tipos de uso do solo, mobiliário urbano e apropriações do espaço. Vale ressaltar que, por se tratar de uma área urbanizada, embora precária, com grande modificação da sua estrutura natural, foram descartados neste trabalho estudos mais aprofundados sobre os tipos e composições dos solos existentes.

3.2.1. Sistema Viário e Mobilidade

A área em estudo possui um sistema viário estruturado fundamentalmente para o automóvel particular, com algumas deficiências nas infraestruturas existentes como ruas estreitas, sem pavimento e sem passeios. A área possui estacionamentos públicos e ordenados, e alguns destinados a pessoas com mobilidade reduzida, concentrados na Rua Marco Cabaço. Os demais estacionamentos são localizados na antiga estrada nacional, em áreas comerciais situadas em lotes privados, ou em espaços não destinados para o uso específico de estacionamento como ruas, terrenos e passeios.

¹³ Formas de ocupação do solo, morfologia, tipologias, localização dos usos e etc

¹⁴ Espaços de permanência e recreio, locais de atividades, interações sociais e etc

¹⁵ Rede viária, água potável, esgoto, pluvial, gás, recolha de lixo e etc.



Figura 25- Sistema viário.

Fonte: Autor (2020)

Além do automóvel, a conexão entre a localidade em estudo e as outras áreas do município é realizado por meio de ônibus (autocarros) da TST (Transporte Sul do Tejo) em três paragens localizadas na antiga estrada nacional como especificado na figura 25. Nessas três paragens encontramos oito linhas conforme descrito na tabela abaixo.

Tabela 10 - Carreiras de Autocarro que passam pela área de estudo.

Número do Autocarro (Ônibus)	Trajetos (Origem e Destino)
TST 126	Cacilhas - Marisol
TST 127	Cacilhas - Fonte da Telha
TST 151	Charneca Caparica (Solmar) - Lisboa (Marquês Pombal)
TST 130	Costa Caparica - Fonte Telha
TST 159	Lisboa (Praça Espanha) - Marisol (via Alcântara)
TST 175	Marisol (X) - Sobreda (Esc)
TST 179	Charneca Caparica - Vale Figueira (Esc) (via Vale Fetal)
TST 190	Charneca Caparica - Lisboa (Pça Areeiro) (via Alcântara)

Fonte: TST (Adaptado).

A locomoção de pedestres (peões) na área de estudo é muito dificultada, também, pela falta de infraestrutura como, por exemplo, a ausência de passeios. Mais uma vez percebe-se uma concentração de espaços públicos mais qualificados na Rua Marco Cabaço e na Antiga Estrada Nacional, onde estão localizadas todas as passadeiras (faixa de pedestres) e rampas acessíveis existentes, além da maior parte das sinalizações de trânsito.

3.2.2. Uso e Ocupação do Solo

A área de estudo, como citado anteriormente, desenvolve-se de forma irregular possuindo hoje uma estrutura de ocupação urbana conflituosa no ponto de vista legislativo, porém com uma certa racionalidade nas divisões dos lotes e arruamentos. Há carência de espaços públicos e de circulação de pedestres, porém com grande capacidade de melhoria em função da quantidade de lotes desocupados. A área é formada, assim como boa parte da Charneca da Caparica, por usos residenciais com algumas áreas comerciais e de serviço, como demonstrado na figura a seguir.



Figura 26 - Uso e ocupação do solo.

Fonte: Autor (2020)

Pela análise do levantamento verifica-se uma concentração clara de usos mais comerciais ao longo da antiga estrada nacional, mais especificamente ao redor das paragens de

autocarro (ônibus) e das edificações mais antigas no cruzamento das ruas Mário Cassino, Pres. Arriaga e a antiga Estrada Nacional N377. Essa concentração, no entanto, encontra-se em expansão na direção sul da estrada nacional e ao leste, na Rua Marco Cabaço.

Na Rua Marco Cabaco é onde encontramos a maior diversidade de atividades comerciais induzida pelas construções de uso misto, com piso térreo destinado a atividades comerciais e os demais pisos destinados à habitação. As atividades econômicas encontradas na poligonal de estudo são: Clínica Médica e Análises Clínicas; Clínica Veterinária; Loja de Materiais de Jardinagem; Loja de Materiais de Construção (Tintas); Restaurantes e Snacks (Lanchonetes); Mercados; Feiras; Imobiliárias; Sapataria; Loja de Flores; Farmácia; Correio; Talhos; Loja de estofados; Loja de óculos (Ótica); Lavanderia (lavandaria); Loja de Telemóveis e acessórios; Loja de eletrônicos; Agências Bancárias; Funerárias; Minimercados; Serviço de contabilidade; Loja de roupa e costureiras; Papelaria e Livraria; Loja de produtos naturais e Suplementos; Salões de Beleza e Barbearias; Loja de Variedades (Produtos Chineses) e outros.

A existência de uma unidade da empresa de correios CCT também pode ser considerada uma atividade bastante relevante por se tratar de uma empresa de serviços, que envolve a atividade de correios e também bancárias, podendo representar um parceiro importante do ponto de vista financeiro e de incremento da atratividade de pessoas para a área estudada.

Uma atividade de grande importante para a localidade é a Sede da União das Juntas de Freguesia da Charneca e Sobreda. Essa atividade de carácter político/administrativo é um importante elemento de descentralização das atividades municipais o que pode representar o envolvimento de fortes atores políticos nas atividades de melhoria urbana na localidade.

3.2.3. Número de Pisos das Edificações

Assim como verificado nos processos estudados e em textos pesquisados sobre a Charneca, observamos muitas semelhanças na forma construtiva com a área em estudo no que tange às características das edificações construídas. Observa-se na poligonal estudada uma predominância de edifícios, em sua maioria habitações unifamiliares, variando de um a dois pisos e poucas exceções de edifícios com três pisos conforme demonstrado na figura a seguir.



Figura 27 – Número de pisos das edificações.

Fonte: Autor (2020)

3.2.4. Mobiliário Urbano e Apropriação do Espaço

O mobiliário urbano assume um papel importante nesse trabalho pois ele evidencia as diferenças na urbanização existentes no local. Espaços públicos mais qualificados (próximos a áreas comerciais e de serviços) apresentam uma variedade maior de mobiliário urbano em comparação a espaços ainda por qualificar em zonas exclusivamente residenciais.

Dentro da poligonal de estudo observa-se uma concentração deste tipo de mobiliário na proximidade da Junta de Freguesia (Rua Marco Cabaço) com a presença de escultura, bancos de praça, bicicletário, mini biblioteca, ecopontos (coleta seletiva), coleta de lixo comum, ponto para doação de roupas, entre outros. Outros mobiliários urbanos são verificados fora desta área porém com uma maior dispersão e menor variedade com destaque para pontos de coleta de lixo comum. Na antiga estrada nacional há, na área da poligonal, três abrigos de autocarros (ônibus) distribuídos nos dois sentidos da via.



Figura 28 - Mobiliário urbano e apropriações do espaço.

Fonte: Autor (2020)

O uso do solo e o desenho urbano existente podem contribuir muito para o modo como os espaços públicos são apropriados pelas pessoas. A existência, por exemplo, de usos do solo mais diversificados (com atividades de comércio, serviço e lazer) e espaços públicos bem desenhados tendem a promover uma maior atratividade, e possibilidade de novas apropriações desses espaços.

A característica construtiva de baixa densidade e grande dependência do automóvel, como citadas nas análises anteriores, contribuem para extensas áreas de via pública apropriadas pelo estacionamento de carros particulares como verificado na figura 28.

A Feira do Levante (ou feira livre), que acontece aos finais de semana, é uma importante apropriação humana do espaço urbano pela sua organicidade em meio à tentativa de delimitação espacial estipulada pelas instituições públicas. Embora haja tal delimitação físico-espacial para a realização da feira na poligonal de estudo, ela acaba por extrapolar esse espaço e se espalhar por outros espaços públicos envolventes e modificar temporariamente a dinâmica de fluxos, ocupações e interações pessoais no território.

Algumas atividades comerciais, mais especificamente as de bares, cafés e restaurantes, possibilitam a existência de espaços apropriados por esses estabelecimentos para a instalação de esplanadas ao longo dos passeios públicos. Na poligonal de estudo esses espaços estão presentes na Rua Marco Cabaco e na Antiga Estrada Nacional, próximo a cruzamentos viários.

3.2.5. Vegetação

A poligonal de estudo possui algumas áreas verdes desconfiguradas e sem grande ordenamento. São basicamente pertencentes a terrenos privados desocupados e áreas permeáveis dentro dos lotes privados já edificados. Na esfera pública são encontrados pequenos jardins e áreas gramadas em locais como rotundas, canteiros e alinhamentos arbóreos (algumas árvores dispostas ao longo de passeios ou caminhos). Há, também, alguma atividade de plantio em lotes privados (pequenas hortas particulares).



Figura 29 - Vegetação.

Fonte: Autor (2020)

3.2.6. Topografia

A área de estudo está situada entre as cotas 60 e 74 metros acima do nível do mar, como pode-se observar na figura 30. Em função da declividade, em sua maioria suave, não são identificados pontos focais de relevância e grandes áreas de contemplação da paisagem ou de possíveis potenciais de criação de miradouros/mirantes na área. No entanto, com a elaboração desse mapa foi possível identificar uma possível linha d'água, interrompida pela construção do Mercado Marco Cabaço e seguindo ao longo da Rua Fábrica de Peles a sudeste do mapa.

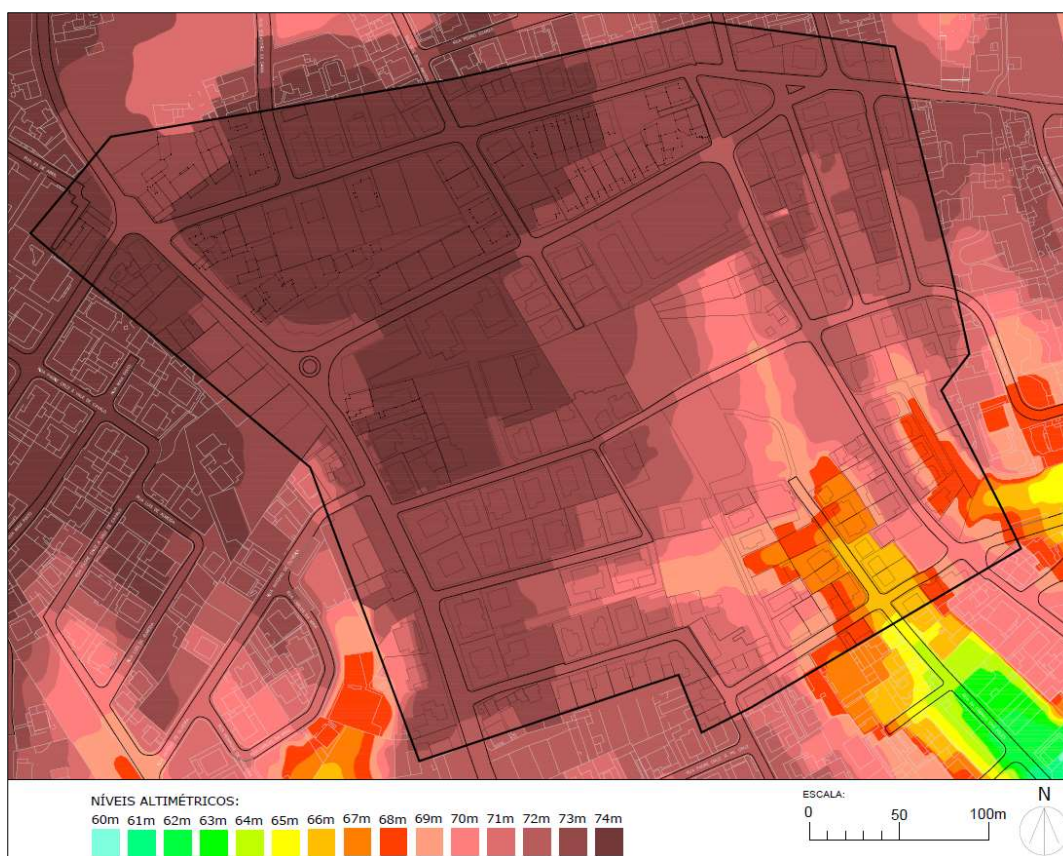


Figura 30 - Topografia (Altimetria).

Fonte: Autor (2020)

3.2.7. Estudo do Clima

A partir de um recorte local da caracterização da insolação e ventilação do Concelho de Almada criou-se o mapa representado na figura 31 para uma breve e rápida interpretação climática da poligonal em estudo. Esse levantamento, embora um pouco superficial por não apresentar medições climáticas locais, ajuda-nos a identificar áreas prioritárias para construção ou para a manutenção de vegetação, assim como possíveis corredores de ventilação existentes em ruas e caminhos construídos.

Em Almada a predominância dos ventos anuais possuem a orientação NNW (nor-noroeste) principalmente nos meses de Março a Setembro e NNE (nor-nordeste) nos demais meses do ano com presença de outras orientações menos intensas conforme figura 11, página 64. A transposição dessa informação para o mapa representado na figura 31 nos mostra a formação de um possível corredor de ventos localizados na Antiga Estrada Nacional e Rua dos Bons Amigos. A localização geográfica de Portugal, e consequentemente Almada, nos indicam grandes áreas a Sul da polygonal com forte incidência de raios solares, com terrenos livre de construções ou com edificações de cêrceas mais baixas.

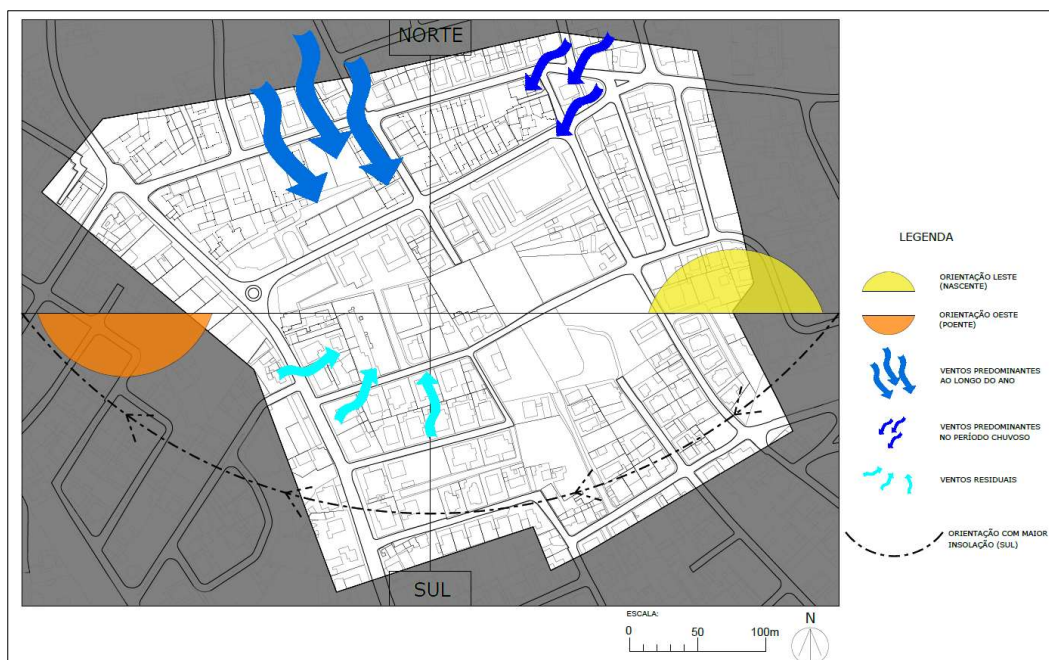


Figura 31 – Estudo da incidência do sol e dos ventos na área de estudo.

Fonte: Autor (2020)

4. Síntese Intercalar

É de salientar a importância que a CMA vem dando aos temas relacionados à sustentabilidade ao longo dos anos, como por exemplo a criação de critérios de sustentabilidade, dos quais estabelece como dimensões de preocupação para o município: Ambiente e Energia; Sociedade e Habitação; Mobilidade e Acessibilidade; Economia; Política e Governança; Educação, Cultura e Desporto; Reabilitação Urbana e Ordenamento do território.

Ainda no âmbito municipal, dentro do levantamento dos dados sociais, foi possível identificar um processo de envelhecimento populacional em Almada com uma queda progressiva na taxa de natalidade e uma alta concentração de atividades econômicas no setor terciário. Outro dado importante e relevante para este trabalho é a inserção de Almada na AML, mais precisamente em local de conexão entre Lisboa e Setúbal, dois pólos econômicos importantes

da região. Essa proximidade e fácil acesso a Lisboa proporciona a Almada alguns constrangimentos como a pressão demográfica e imobiliária sobre o território para fornecimento de novas unidades habitacionais e novas formas de mobilidade.

O transporte rodoviário em Almada apresenta uma grande importância na forma de locomoção no município, visto a sua extensão territorial e a limitada malha ferroviária existente se comparada a outras cidades, como Lisboa, por exemplo. Aliado a isso, a dinâmica de movimentos pendulares relacionados com habitação, trabalho e estudo que se dá entre Almada e Área Metropolitana intensificam a utilização de veículos motorizados no início da manhã e final da tarde, que acarreta problemas de concentração de poluentes, além da emissão de ruídos principalmente ao longo das vias mais movimentadas.

O espraiamento urbano e a dependência do automóvel, em grande parte do município, são características que precisam ser trabalhadas na busca por um modo mais sustentável de ocupar e gerir a cidade.

Variáveis ambientais devem ser respeitadas e priorizadas em Almada em razão das suas áreas protegidas de valor nacional e regional, sua função estratégica no combate às alterações climáticas e sua importância para reabastecimento dos aquíferos da cidade. A falta de conectividade e a necessidade de privilegiar a colmatção urbana, dentro de um processo de compactação do território, precisam ser levadas em conta para evitar o avanço da pressão imobiliária sobre áreas verdes e agricultáveis.

A existência de AUGI's, com carência de infraestruturas e equipamentos de proximidade, e o carácter monofuncional residencial em parte do território são exemplos da fragmentação territorial do município que precisam de ser trabalhadas com o desenvolvimento de novas centralidades.

A Charneca da Caparica talvez seja o grande exemplo do espraiamento urbano e da falta de compactação urbana no município de Almada, com seu tecido urbano de baixa densidade, contendo edifícios predominantemente unifamiliares e grande parte de segunda moradia (casas de veraneio). Embora apresente um expressivo crescimento populacional nas últimas décadas, com forte presença de setor secundário (porém gerando menos empregos que o setor terciário), a Charneca possui a menor quantidade de equipamentos Administrativos e Culturais do Município.

A mobilidade urbana é outro ponto deficitário na freguesia, se for analisado pela ótica da Sustentabilidade, uma vez que grande parte dos deslocamentos são realizados por veículos particulares e o transporte público é feito exclusivamente por autocarros (ônibus). A mobilidade ativa também carece de infraestruturas para os trajetos pedonais e cicláveis assim como as devidas integrações com os serviços de transporte público.

CAPÍTULO 4. RESULTADOS ALCANÇADOS

1. A Proposta

Partindo de uma breve reflexão histórica sobre as cidades, o tema da centralidade e os levantamentos da área de estudo, alinhando com os conhecimentos sobre urbanismo e cidades sustentáveis, foram identificados alguns elementos-chave para o reforço da centralidade no local de estudo. Evidenciou-se a existência de duas atividades importantes e de grande relevância para o tema dentro da área de estudo: A Junta de Freguesia como espaço do poder político local e o Mercado da Charneca e demais atividades econômicas de cunho terciário que orbitam nesse espaço como importantes elementos de atratividade. Partindo de uma análise das relações existentes entre a área de intervenção e seu entorno mais abrangente, identificaram-se, como dito anteriormente, duas intervenções em andamento pela CMA de relevante interesse para a área.

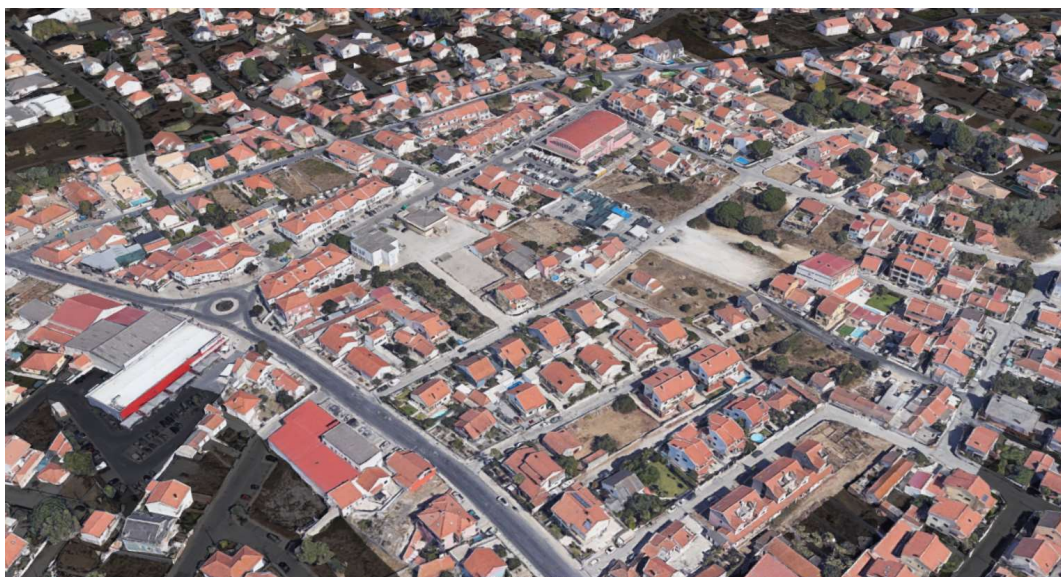


Figura 32-Imagem aérea da área de estudo.

Fonte: Google Maps, adaptado pelo autor. (2020)

1.1. A influência do entorno na área de intervenção.

A partir das relações existentes entre a área de estudo, seu entorno imediato e as demais áreas da Charneca da Caparica, buscou-se identificar os serviços e sistemas (equipamento, área verdes e fluxos) existentes ou planeados pela Câmara que poderiam interferir na área de projeto. O mapa, representado na figura 33, expressa a relação de proximidade entre a Antiga Estrada Nacional e o futuro Centro Terciário da Charneca da Caparica com a área de estudo deste trabalho.

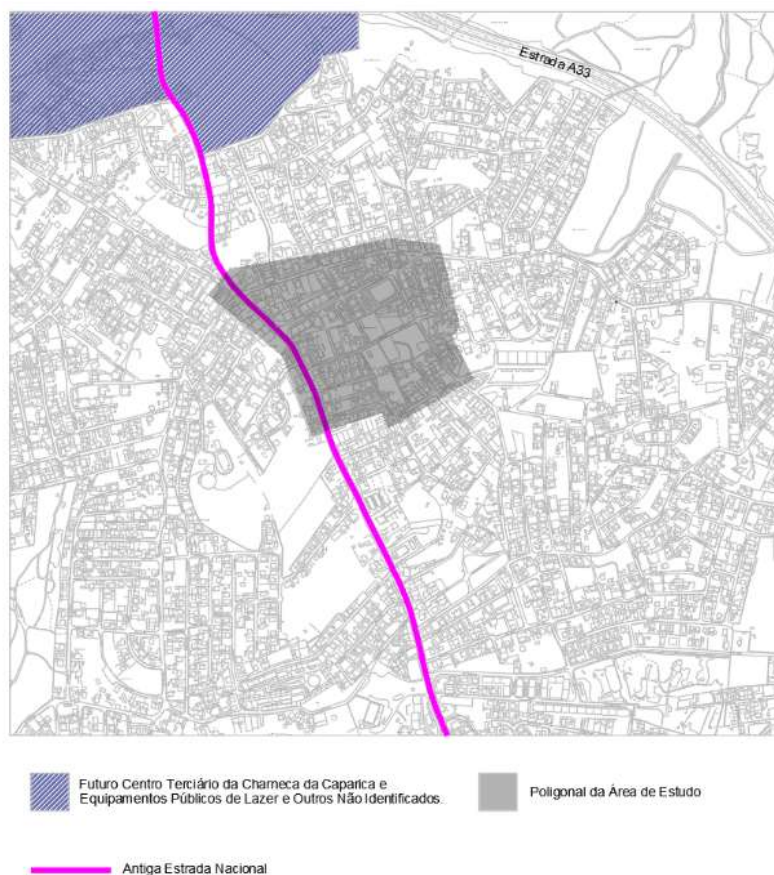


Figura 33 – Principais intervenções planeadas pela CMA próximo da poligonal de estudo.

Fonte: Autor (2020).

No Centro Terciário observa-se, a partir do Plano de Pormenor divulgado, um interesse da câmara em promover uma grande área Urbanizada que privilegie a densificação com diferentes usos e ocupações do solo como: habitação, comércio, serviços, equipamentos públicos ainda não definidos, além da integração da estrutura ecológica municipal através dos espaços verdes planeados. Observa-se também no Plano de Pormenor um grande interesse em proporcionar a sustentabilidade no território, em especial através da mobilidade suave. Um bom exemplo é a implantação de ruas com velocidade reduzida, baseadas em conceitos da mobilidade sustentável, como as Zonas 20 e Zona 30 que estimulam o uso pedonal das ruas com a redução da velocidade de veículos dentre outros elementos. Podemos considerar o Plano de Pormenor do Novo Centro Terciário da Charneca de Caparica como sendo a principal grande intervenção planeada para a Freguesia, pela possibilidade de tornar-se a grande Centralidade Urbana da Charneca, em função do seu grande porte e do carácter aglomerador que pode ser gerado pela densificação e multiplicidade de atividades planeadas.



Figura 34 – Projeto do futuro centro terciário da Charneca

Fonte: Site da CMA.



Figura 35 – Imagem aérea do local para implantação do projeto.

Fonte: Google Earth adaptado

A Antiga Estrada Nacional é um elemento importante para a Charneca da Caparica por se tratar da principal via da Freguesia e importante eixo de conexão no sentido Norte-Sul, sendo assim, um importante elemento de coesão territorial. Vale ressaltar que, embora exista no PDM de Almada o planeamento de uma outra via no sentido Norte-Sul, a chamada via turística, essa, à primeira vista, deve possuir um caráter de colmatção e delimitação entre a área de proteção da Arriba Fóssil e o tecido urbano existente, e não uma via de conexão de grandes fluxos viários. Na Reestruturação da Antiga Estrada Nacional observa-se um desejo do poder público municipal em proporcionar à Charneca da Caparica uma via estruturada para o automóvel, porém, sem esquecer a mobilidade suave e a acessibilidade aos espaços.



Figura 36 – Estudo de modificação da Estrada Nacional nas proximidades da Igreja da Charneca.

Fonte: Arquivos Internos da CMA.

Além dessas duas intervenções urbanísticas de grande impacto para a área, outros elementos importantes (já existentes ou apenas planeados) nas proximidades também foram identificados. Dentre esses elementos, citamos algumas áreas de elevado valor ambiental existentes na Charneca como o Parque Urbano da Charneca da Caparica, o futuro Parque Linear do Centro Terciário da Charneca (pertencente à estrutura ecológica municipal), a Quinta do Alemão e outros terrenos. Dois equipamentos urbanos importantes identificados foram a Escola Infantil de Marco Cabaço e a Piscina Pública da Charneca (próxima ao parque urbano da charneca). Foram identificados, ainda, dois espaços nos processo de loteamento que serão cedidos para a CMA para a construção de outra escola e de um parque infantil nas proximidades da área de intervenção.

A partir da identificação desses equipamentos e espaços de relevância, passou-se ao estudo dos fluxos viários com maior potencial de conexão e que possibilitasse uma maior integração entre esses espaços, utilizando-se conceitos do urbanismo sustentável estudados anteriormente. Na pesquisa sobre a classificação viária existente na Charneca, obteve-se o mapa abaixo que classifica a Antiga Estrada Nacional (próximo à área de estudo) como Via principal e a autoestrada IC32 (A33) como via Arterial (figura 37).

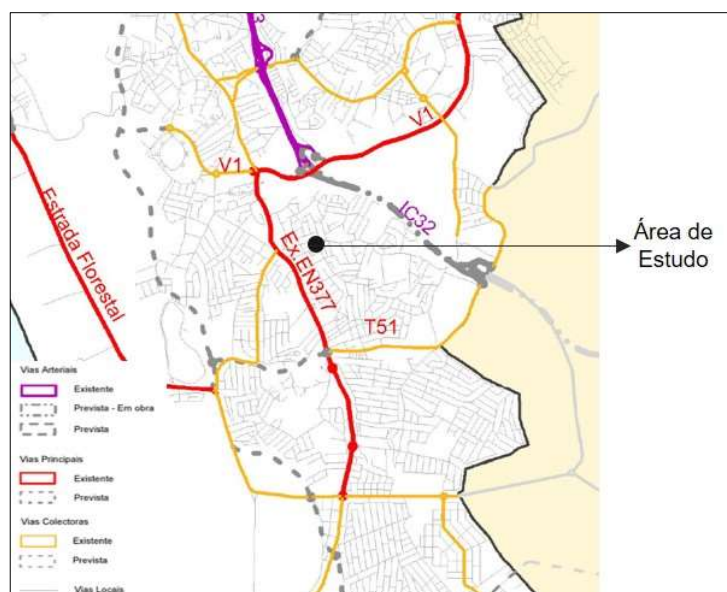


Figura 37 – Estrutura viária planeada pela CMA.

Fonte: CMA (2011e) adaptado pelo autor.

A localização da área de estudo impôs duas barreiras à integração em uma escala mais abrangente: a leste a autoestrada A33 que impossibilita um fluxo contínuo e mais integrado; e a oeste a Arriba Fóssil com sua topografia acidentada. Essas duas barreiras (naturais e construídas) possibilitaram identificar, dentro do tecido urbano existente, os principais pontos de conexão entre a Charneca e suas áreas vizinhas (figura 38).

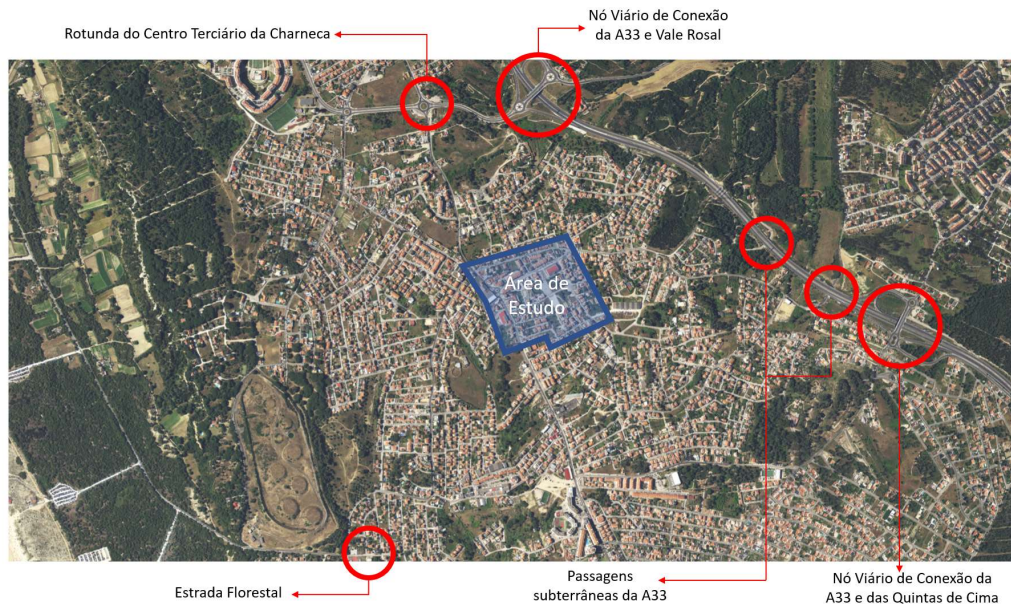


Figura 38 – Estudo das conexões e fluxos viários existentes próximo à área de estudo

Fonte: Google Maps adaptado pelo Autor

A partir do cruzamento de informações coletadas *in loco* com informações desenvolvidas e planeadas pela CMA para a freguesia da Charneca, optou-se - neste trabalho - por estabelecer duas vias coletoras, conectando a antiga Estrada Nacional com o nó viário existente a leste, facilitando assim, o fluxo de veículos em direção ao Concelho de Seixal (ver linha Azul na figura 39). As demais vias (em amarelo) foram idealizadas como reforço da mobilidade pedonal, conectando os equipamentos públicos aqui levantados e criando uma rede de espaços públicos interligados, que intensifique e favoreça uma dinâmica de interação e que possibilite um pleno funcionamento das relações humanas existentes e futuras dentro da área de estudo.

Após uma breve reflexão sobre a Centralidade Urbana, e seus variados níveis e escalas, e os planos urbanos desenvolvidos pela CMA, como por exemplo o Centro Terciário da Charneca, optou-se por classificar a área de estudo deste trabalho como uma subcentralidade ou centralidade de terceira ordem, conforme denominado nos documentos de revisão do PDMA aqui estudados. Segundo a CMA (2015) o Centro Terciário da Charneca assumiria a característica de uma centralidade de segunda ordem a nível municipal, mesmo com todo seu espaço, equipamentos e nível de reestruturação urbana. Coube, portanto, à área de estudo deste trabalho adquirir a função de uma subcentralidade que pudesse contribuir para a complementação da centralidade definida no Plano de Pormenor elaborado pela CMA.

Dessa análise da área conclui-se que não cabe à área de estudo deste projeto ser considerada uma centralidade de primeira ordem (a nível municipal ou metropolitano) ou de segunda ordem da Charneca da Caparica em função do já planeado Centro Terciário (de segunda ordem). Outro fator que se levou em conta para tal classificação foi o pequeno porte e limitações de espaços existentes na poligonal de estudo que justificassem uma centralidade de nível mais complexo ou elevado.

Limitou-se, portanto, à área de estudo envolvente ao Mercado da Charneca, exercer um papel de subcentralidade ou micro-centralidade (centralidade de terceira ordem) da Freguesia da Charneca, complementando assim a coesão territorial que pode ser causada pela reestruturação de vias, espaços públicos e uso e ocupação do solo com a inserção de um equipamento público e adensamento de atividades mistas (comerciais e serviço) além das já existentes.

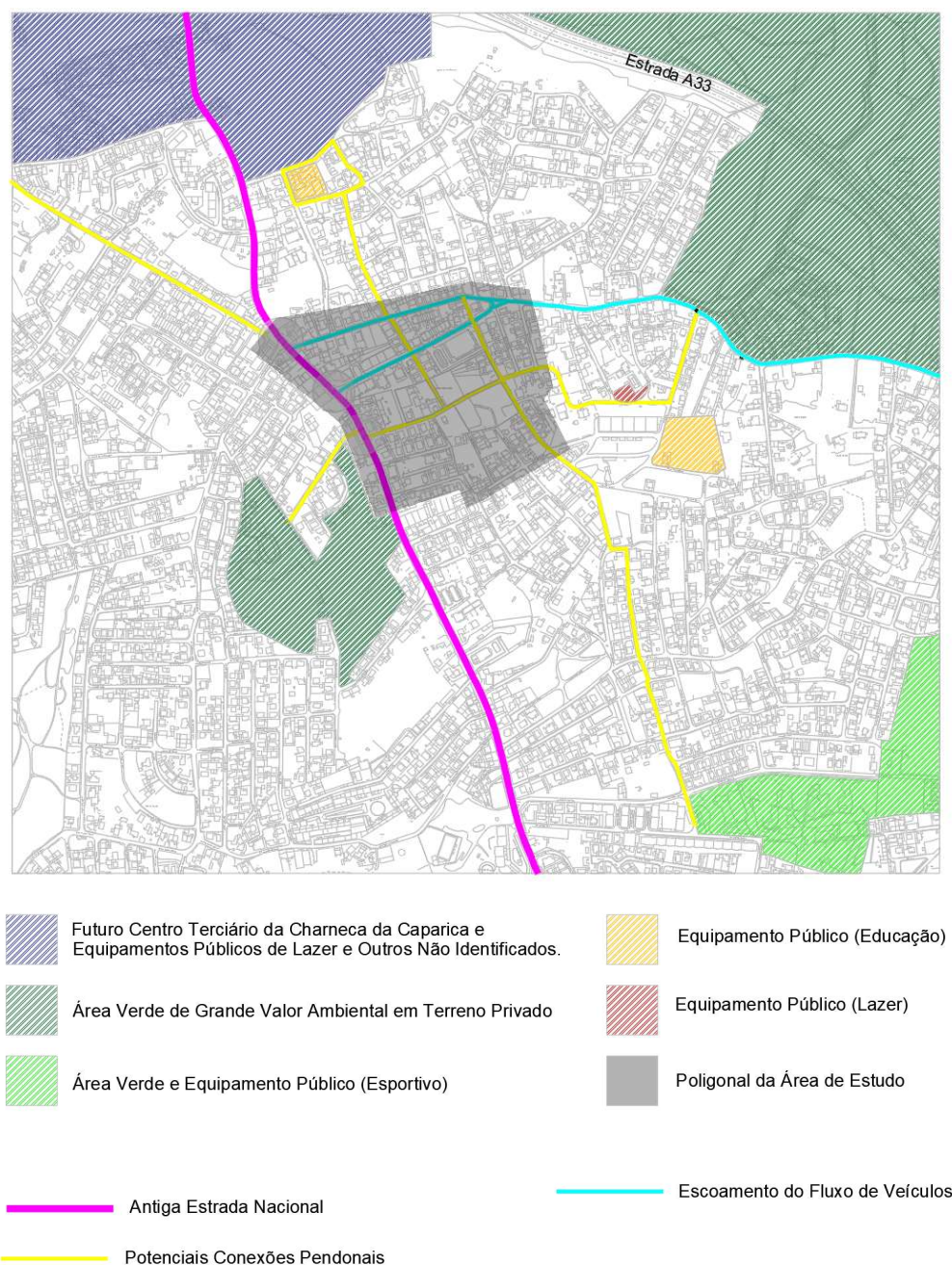


Figura 39 - Relação da área de projeto com as demais áreas da Charneca de Caparica (Elementos existentes e planeados pela CMA)
Fonte: Autor (2020)

1.2. Análise SWOT

Utilizou-se a Análise SWOT para identificação de Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças existentes na poligonal de estudo/intervenção que possa interferir na consolidação / ampliação da centralidade ou subcentralidade existente no local. Como resultado obteve-se a seguinte tabela:

Tabela 11 - Análise SWOT da área de intervenção.

Strengths / Forças		Weaknesses / Fraquezas	
<ul style="list-style-type: none">- Lotes vazios e com potenciais de mudança de uso;- Proximidade com o novo centro terciário da charneca (PP);- Boa atividade comercial e de serviços já existente;- Boa dinâmica social;- Presença do poder público local (Junta de Freguesia).		<ul style="list-style-type: none">- Desarticulação do tecido urbano;- Baixa densificação do tecido urbano local;- Falta de diversificação de equipamentos públicos;- Fraca qualidade do espaço público.	
Opportunities/Oportunidades		Threats / Ameaças	
<ul style="list-style-type: none">- Interesse do poder público pela requalificação de áreas e atração de investimento privados;- Possibilidade de aumento da densificação e/ou incremento do uso do solo local através de alguns lotes privados ainda expectantes ou subutilizados;		<ul style="list-style-type: none">- Pressão populacional e mercadológica por novos produtos imobiliários em função da retomada dos investimentos imobiliários em Lisboa e na região;- Ocupação não planeada da área, diminuindo as potencialidades sociais e coletivas; sobreposição de interesses particulares sobre coletivos.	

Fonte: Autor (2020)

1.3. Diretrizes de Projeto / Anteprojeto

Como principal premissa para reforçar uma centralidade/subcentralidade urbana no município de Almada, nomeadamente no entorno do Mercado da Charneca da Caparica, foi concebido um projeto de reestruturação urbana balizado por princípios e elementos de sustentabilidade. Com base nesse objetivo de pesquisa, estabeleceu-se a delimitação de cinco grandes áreas, extraídas do referencial teórico deste trabalho, para balizar as intervenções físicas, de modo a reforçar e agregar uma maior centralidade à envolvente do mercado da Charneca. São elas:

- Os Fluxos (Mobilidade e transportes)

Embora possua limitações espaciais e de infraestrutura de transportes, a área de estudo possui uma qualidade na configuração do seu tecido urbano com ruas e lotes bem definidos, possibilitando assim uma melhor redistribuição de fluxos em ruas de sentido duplo ou unidirecional para os automóveis. A grande dependência do veículo particular na freguesia da Charneca, assim como na área de estudo, representa um problema a ser combatido, se o intuito for a transição para um modo de locomoção mais sustentável. Deste modo, o investimento em

transporte público deve ser o objetivo principal por parte da CMA. À escala da poligonal de estudo, deve haver uma reestruturação que potencialize a mobilidade suave e ativa, como o caminhar e o pedalar, por exemplo, em toda a sua malha urbana levando-se em conta, sempre, princípios de acessibilidade universal. Deve-se, portanto, tornar o tecido urbano o mais permeável possível de modo a criar cenários e perspectivas diferenciadas ao caminhar e pedalar.

- A Identidade (Urbanidade)

Apesar de ser um espaço relativamente novo, se comparado à história milenar de Lisboa e até de outros sítios de Almada, a Charneca possui alguns vínculos históricos e recentes com o ambiente natural, seja no seu histórico de produção de vinhas, seja na atual preservação de grandes áreas florestais como a Mata dos Medos e a Arriba Fóssil. Tais características sociais e ambientais na freguesia, alinhadas à produção de alimentos em hortas privadas em alguns lotes da área de estudo contribuem para um vínculo importante entre as pessoas e as atividades ligadas à terra e ao ambiente, que podem ser preservados e incentivados através de áreas verdes e hortas comunitárias. As trocas comerciais realizadas no mercado Marco Cabaço e na Feira do Levante também são elementos socioculturais que devem ser preservados na paisagem urbana local.

- A Economia (Produção e Consumo - Comércio e Serviços)

A área de estudo agrega uma quantidade significativa de estabelecimentos comerciais e de serviços, quando comparada com outras localidades da Charneca. O Mercado da Charneca e a Feira do Levante, como descrito anteriormente, talvez sejam as atividades mais tradicionais do local. Outros estabelecimentos terciários também são fortes na localidade como a instalação do supermercado Minipreço e de lojas de varejo ao longo da Antiga Estrada Nacional. Os serviços de restauração também são atividades de grande relevância, uma vez que proporcionam ruas mais dinâmicas com a instalação de esplanadas, entre outros fatores. Outras atividades económicas foram citadas anteriormente e servem de ilustração para diversidade de atividades económicas existentes na poligonal.

- A Aglomeração (Atratividade)

A aglomeração de pessoas é considerada, neste trabalho, como o principal elemento de definição de centralidade e tem, no Mercado da Charneca e demais atividades comerciais do bairro, os principais polos de atração populacional dentro da poligonal de estudo. Outros edifícios institucionais também são importantes elementos aglomeradores dentro da poligonal, sendo alguns únicos em toda a freguesia da Charneca, como a Sede da Junta de Freguesia e a Unidade dos Correios de Portugal (CTT). O espaço abriga, ainda, a feira do levante, que proporciona uma outra dinâmica social na área durante os fins de semana. Cabe a esse projeto, através da reestruturação e requalificação urbana do local, a inserção de outros elementos agregadores de

peças que, aliados ao sistema de fluxos, intensifiquem a passagem e, principalmente, a permanência de pessoas nesse espaço público em diferentes dias e horários da semana.

- A Política (Governança)

A partir da premissa de que somos seres sociais vivendo em comunidade, atribuiu-se à política uma atividade essencial para o reforço da centralidade na área de estudo, sobretudo pela existência de algumas funções públicas ou de gestão pública como a sede da Junta de Freguesia da Charneca da Caparica e o próprio mercado Marco Cabaco gerido pela Freguesia. A política como elemento agregador se dá pelos serviços prestados pela Sede da Junta, como também pelo poder simbólico representado por valores como o bem comum e a democracia participativa, que podem e devem fazer parte da paisagem urbana através da volta da ágora pública ou de outros espaços públicos de debate.

1.4. Conceito de Projeto

Posto isso, realizou-se uma reestruturação das cinco vertentes estudadas neste trabalho (Aglomeração, Identidade, Economia, Política e Transportes), levando em conta o referencial teórico do capítulo 2 e as caracterizações locais feitas no capítulo 3. Assume-se nesse trabalho a aglomeração como principal elemento configurador de centralidade. Entretanto, apenas aglomerar não resulta em formação de centralidade uma vez que ela demanda que as pessoas sintam-se atraídas pelo espaço e que nele permaneçam em diferentes dias e horários da semana. Definiu-se então três elementos agregadores dessa atratividade e permanência na poligonal de estudo: o Político, o Econômico e o Identitário (cultura), que devem ser permeáveis, acessíveis e transparentes, para que as dinâmicas sociais no espaço possam fluir da melhor forma possível.

Dentro dos elementos físicos e de suporte dessa coesão conceitual estão os sistemas de transportes e a rede de espaços públicos, que devem exercer um papel preponderante como elemento de conexão entre os espaços das atividades humanas aqui listados. As três esferas de intervenção que representarão os elementos âncora com possibilidade de intensificar a capacidade de atração e permanência de mais pessoas à proposta de reforço da centralidade foi sintetizada no esquema abaixo (figura 40).

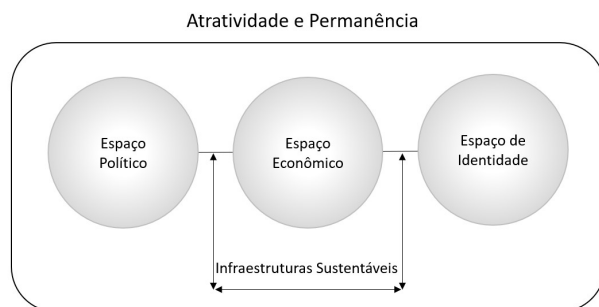


Figura 40 – Conceitos chaves para o reforço da centralidade na área de estudo.

Fonte: Autor (2020)

1.5. Anteprojeto Urbanístico (Proposta Urbana)

1.5.1. Fases do projeto de Reestruturação urbana

- **1º Fase – Mobilidade e Transportes Suaves.**

O primeiro passo para este projeto de intervenção urbana foi a reestruturação do sistema viário existente, levando-se em consideração as diretrizes e conceitos citados anteriormente, e os elementos da mobilidade sustentável estudados. Seguindo essas premissas da sustentabilidade aplicada à mobilidade, buscou-se a reestruturação do sistema viário existente partindo da pirâmide de prioridade (figura 7, p.57) na qual os sistemas suaves, como caminhar e pedalar, devem ser priorizados em detrimento dos ativos (carros e motocicletas). Para isso optou-se pelo conceito de Zonas 30 e Zonas de Coexistência.

Porém, antes, para atender ao objetivo de reforçar a centralidade, foi necessário reclassificar algumas vias existentes na área de estudo para facilitar os fluxos viários. Das vias em destaque neste trabalho foram mantidas e reclassificadas as seguintes vias:

- Autoestrada A33 - Via Arterial (Mantida);
- Antiga Estrada Nacional - Via Principal (Mantida);
- Rua Marco Cabaço - Mudança de Via Local para Via Coletora;
- Rua Mário Casimiro - Mudança de Via Local para Via Coletora.

A escolha das ruas Marco Cabaco e Mário Casimiro para reclassificação ocorreu com o intuito de facilitar a conexão entre a Antiga Estrada Nacional e o Nó Viário da A33, além de um consequente melhoramento do fluxo de veículos em horários de pico. Outro fator para essa escolha foi a conexão também de outros espaços públicos de valor ambiental e social.

Na reestruturação da Antiga Estrada Nacional, para este trabalho, optou-se por manter duas faixas de veículos em sentidos opostos, com dimensões reduzidas para induzir à redução da velocidade (acalmia de tráfego) e consequente ampliação dos passeios para os peões. Outros elementos de redução de velocidade também foram incorporados na via, como lombas (lombadas) com vias niveladas com os passeios e pisos diferenciados nos cruzamentos de vias transversais. Nessas áreas adotou-se o conceito de Zonas de Coexistência, de modo a integrar melhor os espaços públicos e forçar a redução de velocidade dos automóveis. Nessa via, em específico, não houve propostas de mudanças nos sentidos do trânsito ou nos veículos que nela circulam.

A existência de um estudo sobre a implantação de uma ciclovía em toda a extensão da Estrada Nacional não é conclusivo e apontam para a impossibilidade da implementação desse equipamento urbano. A faixa exclusiva para bicicletas foi descartada nesse projeto sobretudo em função do pouco espaço disponível neste trecho da via, priorizando assim o acesso a peões e o possível plantio de árvores, além da implantação de mobiliário urbano. Optou-se, portanto, pela

via partilhada por veículos e bicicletas, com elementos de sinalização e de acalmia de tráfego de veículos motorizados de modo a promover a segurança dos ciclistas.

As dimensões das faixas de rodagem utilizadas para esse trabalho variam entre 2,70m a 3,00m de largura em cada sentido, a depender das dimensões existentes disponíveis e do tipo de hierarquia proposto. Em vias locais, onde foi percebido um estrangulamento da via em função da pouca largura desta, optou-se, quase sempre, por vias de uso partilhado com redução de velocidade (Zonas 20 ou ZC - Zona de Coexistência).

- **2º Fase – Infraestrutura Verde.**

Embora situada em uma área relativamente urbanizada, foi possível, a partir dos levantamentos feitos, identificar elementos importantes da componente ambiental que devem ser valorizados. Dentre os elementos mais importantes está a proximidade da área de estudo das áreas de grande valor ambiental como: o corredor verde a ser implantado no centro terciário da charneca, a Quinta do Alemão, o Parque Urbano da Charneca e, um pouco mais distante, a Paisagem Protegida da Arriba Fóssil. Todos esses elementos podem contribuir para um fortalecimento da paisagem natural dentro da Freguesia da Charneca e incorporados na área de estudo, por meio de novos espaços verdes, incorporando áreas verdes às áreas urbanizadas (cinzas).

Apesar de toda a intervenção humana na área, a existência de terrenos ainda sem ocupação e a presença de uma linha d'água interrompida pelas construções, é um importante ponto de partida para a renaturalização de alguns espaços e proposta de espaços verdes com infraestruturas mais sustentáveis. Iniciou-se essa fase identificando os espaços verdes e vazios dentro da poligonal, como estes poderiam dialogar melhor com os outros espaços verdes e culturais da envolvente. Criou-se, assim, uma rede de vias urbanas, a partir das ruas existentes, que possibilitasse a mobilidade suave no bairro, a arborização de calçadas e a manutenção da permeabilidade do solo existente (Sistemas Culturais e Ambientais). Essa rede de vias serviriam para interligar a centralidade em estudo com as demais áreas de freguesia da Charneca, conectando escolas e outros espaços públicos ao longo do caminho.

Espaços verdes de convívio foram criados dentro da poligonal de estudo, circunscrevendo os fragmentos de uma linha d'água interrompida por construções, de modo a favorecer o sistema hídrico local e amenizar o microclima da área em períodos de grande calor ou de grandes chuvas. Um sistema de drenagem de águas pluviais mais naturalizado foi concebido, utilizando jardins de chuva e pequenas bacias naturais de retenção/infiltração, em paralelo ao sistema de drenagem artificial já existente.

O Projeto focou-se em criar infraestruturas que promovam um ciclo hidrológico mais natural (trabalhando com as condicionantes naturais como a topografia, o solo e a vegetação existentes), promovendo a retenção de água e a permeabilidade do solo, para reabastecimento das reservas subterrâneas de água potável, e observando as linhas d'água existentes na topografia. Ainda como objetivo específico, foram criados, dentro de uma paisagem

artificializada, pequenos sistemas naturais (verdes e azuis) que amenizam as consequências climáticas extremas, como ilhas de calor e inundações, dentro dos sistemas cinzas.

- **3º Fase – Centralidade (O Mercado – A Junta – O Centro Cultural – O Espaço Verde)**

A proposta de reforço da centralidade, neste trabalho, teve como objetivo propor novos usos e a manutenção dos usos existentes de forma integrada. A consolidação da centralidade através da atividade terciária, tem no mercado da Charneca o elemento âncora dessas atividades, seja pela própria função de comércio e serviços, seja pelo valor simbólico e cultural que nele se agrega. A Junta de Freguesia também possui um caráter agregador de pessoas e contribui para a conformação de centralidade em função das suas atividades político-administrativas e teve seu espaço físico mantido e integrado à área externa para possíveis manifestações políticas / democráticas. Busca-se manter os “equipamentos-âncora” em sua forma original com pequenas melhorias em seu entorno e na integração entre o espaço interno e externo sempre que possível.

Para reforçar a centralidade na área foram propostos mais dois espaços-âncora: o centro cultural e os espaços verdes de convívio e encontro. Ampliar os sistemas urbanos na área, de modo a atrair mais pessoas e possibilitar melhores espaços de convívio e de permanência, foi outro objetivo estabelecido nesta fase. Com isso, e analisando uma demanda da freguesia por uma nova biblioteca e por espaços para a realização de eventos locais e outras atividades sociais, e alinhando a carência definida nos estudos da revisão do PDMA por equipamentos culturais na freguesia da Charneca, foi proposto um mini centro cultural em terrenos vazios ou subutilizados e na área da atual feira do levante.

Outros elementos tiveram que ser pensados para complementar e dar suporte às novas atividades e reestruturações urbanas, como o parque de estacionamento subterrâneo sob o edifício do novo centro cultural/comunitário proposto. O pequeno centro cultural/comunitário pretende ser um espaço multiusos para a realização de concertos, apresentações teatrais, reuniões cívicas, além de possuir uma biblioteca pública, galerias para exposição de arte, auditório e uma cobertura verde com hortas urbanas e atividades de contemplação da paisagem.

Ainda na busca por combater o espraiamento urbano e a baixa densidade característica do local, tentou-se incrementar a diversidade de usos dos lotes. Desta forma, uma maior dinâmica social é proporcionada à área e um consequente aumento da densidade populacional deverá colmatar os espaços vazios dentro da poligonal. Portanto, na tentativa de promover uma maior densidade e diversidade populacionais, propõe-se a construção de três edificações em terrenos vazios com tipologias de uso misto (residencial, comercial e de serviços). O objetivo é propor, através de agrupamento e desmembramento de lotes, duas unidades residenciais plurifamiliares e um prédio empresarial/serviços de até quatro pisos com atividades comerciais ao nível do chão (piso térreo) e estacionamentos subterrâneos.

- **4º Fase – Rede de Espaços Públicos**

Reforçar a identidade local e combater a ausência do sentimento de pertencimento são alguns dos objetivos a serem atingidos nessa fase. Para isso foi necessário identificar os espaços a serem conectados, e a forma e meios mais interessantes para essas ligações. Inicialmente foi estabelecido, como já mencionado neste trabalho, as conexões da poligonal estudada com outros equipamentos da freguesia e a vias preferenciais existentes para estabelecer essa ligação. O mapa representado na figura 39 (página 106), já citado anteriormente, especifica quais seriam essas ligações para melhor integração da área de estudo com os demais espaços públicos existentes e planeados na freguesia da Charneca.

Após essa identificação dos sistemas externos à poligonal, e que interferem ou podem agregar valor à centralidade, iniciou-se o processo de criação da rede de espaços públicos internos à poligonal de estudo. Foram identificadas as áreas de maior agregação de pessoas e como esse público poderia caminhar de forma contínua, segura e acessível pelos espaços públicos existentes e pelos planeados. A requalificação de pequenos espaços urbanos e a reestruturação de espaços públicos de circulação foram os pontos de partida para a criação de espaços públicos de permanência. Com isso buscou-se reforçar as atividades sociais já existentes e abrir espaço para outras novas, a exemplo de áreas de convivência, contemplação da paisagem, lazer, cultural e etc.

Partiu-se, depois, para a conexão interna entre os edifícios-âncora com atributos de centralidade nessa proposta: Junta de Freguesia, Mercado Marco Cabaço, Centro Cultural e Espaços Verde projetados. Para isso foi estabelecida uma via pedonal, interligando todos os quatro espaços-âncora dessa proposta, com dimensões projetadas para receber a Feira do Levante, bem como qualquer outra atividade sociocultural que nela se deseje realizar. Espaços de proximidade residenciais e as vias de mobilidade sustentável são a estrutura base da rede de espaços públicos na área de estudo.

Essa rede de espaços públicos parte de um alinhamento com as premissas de Urbanistas e Arquitetos respeitados com Jan Gehl, que estabelecem a rua, não apenas como um espaço de passagem/locomoção, mas também de permanência. A qualidade desses espaços públicos é fundamental para proporcionar a atividade permanente de pessoas em momentos variados do dia e da semana. Alguns atributos importantes para melhorar a qualidade dessa rede de espaços públicos também foram retirados do método PPS - Project Public Space – para agregar valor à proposta desenvolvida (Figura 41).

What Makes a Great Place?

Project
for Public
Spaces

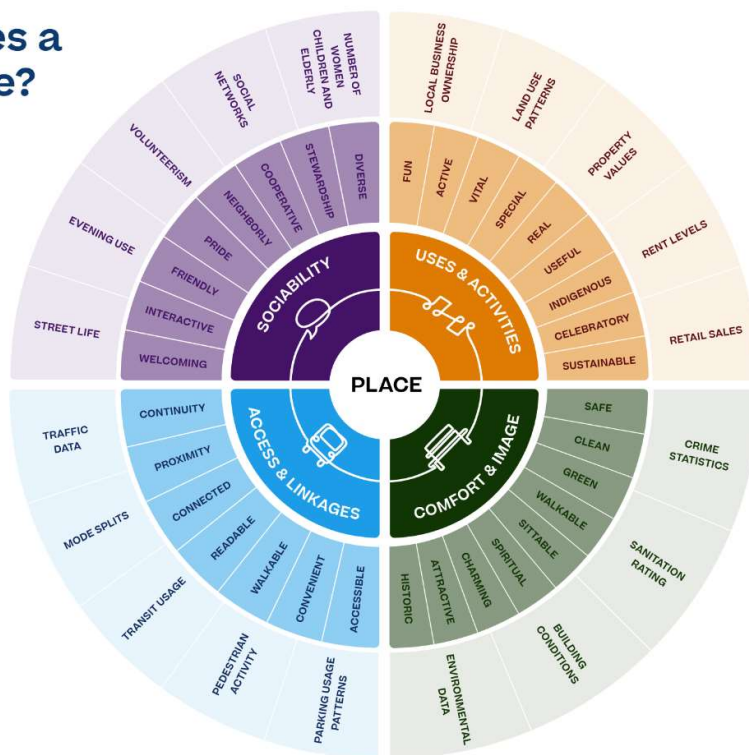


Figura 41 – Diagrama de Projeto para Espaços Públicos (PPS)

Fonte: <https://www.pps.org/article/grplacefeat>

1.5.2. Anteprojeto Urbano (Desenho da proposta)



Figura 42 – Anteprojeto da proposta

Fonte: Autor (2020)

2. Notas Finais

Com base nos estudos teóricos foi possível perceber as carências e problemas urbanos existentes na freguesia da Charneca e como a área de estudo já requalificada poderia agregar um maior valor de centralidade ao seu entorno imediato, dentro dos conceitos estudados e levantados. A partir deste estudo, chegou-se aos resultados alcançados descritos de forma mais detalhada anteriormente.

Como resultados obtidos nesta pesquisa, e dentro do tempo e material disponível para análise, propusemos uma reestruturação física com o objetivo de reforçar a centralidade na área, utilizando conceitos e princípios de sustentabilidade. Buscou-se ao máximo priorizar a mobilidade suave em detrimento do automóvel, porém, sem excluir por completo sua utilização, por entender a necessidade de transacionar sem grandes conflitos com a cultura ainda existente do veículo particular e das reais carências de transporte público nesta localidade. Após o levantamento de algumas demandas locais e de carências apresentadas em documentos estudados, em especial a respeito de equipamentos culturais, optou-se por um centro cultural multiuso que mesclasse atividades culturais, políticas e sociais diversas através de um edifício-âncora, interligado com espaços verdes requalificados. A dinâmica socioeconômica em vigor não deixou de ser contemplada, uma vez que se trata de um ponto forte e já consolidado da localidade em estudo.

Como projeto urbano alguns temas importantes, infelizmente, não puderam ser aplicados de forma mais aprofundada neste trabalho em função da limitação de tempo e da própria característica do trabalho acadêmico aqui proposto. Portanto, temas como o urbanismo participativo não puderam ser aprofundados, limitando-se a algumas entrevistas com profissionais da CMA e da Junta de Freguesia, além de conversas informais com algumas pessoas que transitavam pela localidade durante visitas ao local. Fica o registro da necessidade de avaliação do projeto e exposição do mesmo aos diversos atores envolvidos na produção, regulação e utilização do espaço em estudo para críticas e sugestões à proposta, antes de possíveis implementações.

Na fase de implementação, mesmo após um exaustivo debate com os atores envolvidos no espaço (sejam entidades públicas ou privadas) e as possíveis modificações do projeto atendidas, sugere-se a aplicação do Urbanismo Tático como forma inicial de implementação. O Urbanismo Tático representa uma forma de baixo custo, rápida implantação e de fácil alteração, por não se tratar de uma intervenção finalizada, e sim transitória para avaliação popular do projeto em fase de execução. Representa um processo de implantação faseado do projeto de modo a estudar a aceitação gradual dos utilizadores do espaço público, as apropriações e usos pelos moradores que pode ser revertido ou modificado a depender da aceitação ou não dos utentes.

Desenvolvimentos Futuros:

O caminho percorrido para a realização deste trabalho proporcionou agregar conhecimentos para além dos tópicos estudados durante o mestrado como, por exemplo, as relações que se desenvolvem nas cidades ocidentais a partir de uma perspectiva político-econômica para a configuração de centros e centralidades após o século XIX. Esse trabalho em Portugal proporcionou, ainda, inúmeros intercâmbios de informação e formação, que por sua vez, possibilitaram inúmeras reflexões acerca da formação das cidades em geral e de como estas se organizam, inclusive Almada, na Área Metropolitana de Lisboa. Além desse vasto cruzamento de informações e vivências profissionais e pessoais de um aluno oriundo de país Latino-Americano, onde as desigualdades sociais são nítidas na forma como são produzidos os espaços públicos e privados (o lote, a rua e a cidades), constatou-se como a arquitetura e a legislação interferem nessas desigualdades.

Posto isso, arriscaria-me a propor trabalhos futuros de pesquisas no âmbito da análise comparativa entre Brasil e Portugal para outros trabalhos de pesquisa na área de urbanismo como:

- A produção de condomínios privados e sua relação com o tecido urbano e trocas humanas: um estudo de caso entre Brasil e Portugal;
- Programação de equipamentos públicos em Portugal e no Brasil;
- Gestão Municipal Brasil x Portugal e estratégias de desconcentração e descentralização nos municípios.

Para além do Mestrado em Urbanismo, ficam também sugestões para trabalhos futuros relacionados a arquitetura sustentável do equipamento público e demais edifícios propostos para o reforço da centralidade neste trabalho. Inúmeras vertentes surgem dessa componente arquitetônica como pesquisa de materiais sustentáveis, orientações de fachadas e análises bioclimáticas para os edifícios, eficiência energética, design biofílico, dentre outros.

BIBLIOGRAFIA:

Livros:

AMADO, Miguel Pires (2009). Planeamento Urbano Sustentável. 3ª Edição. Ed. Caleidoscópio. Casal de Cambra.

BALSAS, Carlos José Lopes (2002). Urbanismo Comercial e Parcerias Público-Privado. Observatório do Comércio e GEPE-Gabinete de Estudos e Prospectivas Económicas. Lisboa.

BOFF, Leonardo. (2012) Sustentabilidade: o que é , o que não é. Petrópolis, Rio de Janeiro. Editora Vozes.

BOBBIO, Norberto (1982). O significado Clássico e Moderno de Política. Curso de Introdução à Ciências Políticas, Unidade I - Política e Ciência Política. Ed. Universidade de Brasília. Brasília.

BRANDÃO, Ana; BRANDÃO, Pedro (2018). Lugar do Comum: Guia de Avaliação e Interpretação do Espaço Público. IST-ID. Lisboa.

CAPEL, Horacio (2002). La Morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano. Ed. Hurope S.A. Barcelona.

CHOAY, Françoise (1992). O Urbanismo. 3ª Edição. Editora Perspectiva. São Paulo.

CORBUSIER, Le (1977). Maneira de Pensar o Urbanismo. Tradução: José Barreto. Publicações Europa-América.

CORBUSIER, Le (1993). A Carta de Atenas. Editora EDUSP. São Paulo.

DEL RIO, Vicente (1990). Introdução ao Desenho Urbano no processo de Planeamento. Ed. PINI. São Paulo.

FARR, Douglas (2013). Urbanismo Sustentável: Desenho Urbano com a Natureza. Tradução: Alexandre Salvaterra. Ed. Bookman. Porto Alegre.

FORTUNA, Carlos; LEITE, Rogério Proença (2009). Organizadores. Plural de Cidade: Novos Léxicos Urbanos. Ed. Almedina SA. Coimbra.

- FRANCO, Afonso (1982). A necessidade da Política. Curso de Introdução à Ciências Políticas, Unidade I - Política e Ciência Política. Ed. Universidade de Brasília. Brasília.
- GALLEGO, Esther Solano (Org.) (2018). O ódio como política. A Reinvenção das direitas no Brasil. Editora Boitempo. 1º Edição. São Paulo.
- GEHL, Jan (2013). Cidade para Pessoas. Tradução Anita Di Marco. 2 ed. Editora Perspectiva. São Paulo.
- GOITIA, Fernando Chueca (1982). Breve História do Urbanismo. Tradução: Emílio Campos Lima. Presença. Lisboa.
- JACOBS, Jane (1961). Morte e Vida de Grandes Cidades. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. Ed. WMF Martins Fontes. 3ª ed. (2011) São Paulo.
- LACAZE, Jean-Paul (1995). O Ordenamento do Território. Instituto Piaget. Lisboa.
- LYNCH, Kevin (1960). A imagem da Cidade. Tradução: Maria Cristina Tavares Afonso. Edições 70 Ltda. Lisboa.
- LNEC (1985a). Estudos Sobre Espaços Exteriores em Nova Área Residenciais. Documento Base 1. Elementos e Factores que estruturam uma nova área residencial. Laboratório Nacional de Engenharia Civil. Ministério do Equipamento Social. Lisboa.
- LNEC (1985b). Estudos Sobre Espaços Exteriores em Nova Área Residenciais. Laboratório Nacional de Engenharia Civil. Ministério do Equipamento Social. Ministério do Equipamento Social. Lisboa.
- RIVERSIDE, Lord Rogers of (1999). Towards an Urban Renaissance. Urban Task Force. Londres.
- ROGERS, Richard (2001). Cidade para um Pequeno Planeta. Ed. Gustavo Gili, SA. 1ª Edição. Barcelona.
- ROLNIK, Raquel (1995). O que é Cidade. Editora Brasiliense. São Paulo.
- SALAT, Serge; BOURDIC, Loeiz; KAMIYA, Marco (2017). Por uma estratégia de cidade sustentável. Expansão Urbana Planeada, Quadro Legal e Financiamento Autárquico. Edições Afrontamento Lda. 1ª Edição. Porto.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (1988). Capitalismo e Urbanização. Repensando a Geografia. Ed. Contexto. São Paulo.

Artigos / Publicações Oficiais

ABREU, Maurício de Almeida (1998). Sobre a Memória das Cidades. Revista da Faculdade de Letras - Geografia I Série. Vol. XIV. Porto. pp 77-97.

ALVES, Lidiane Aparecida (2011). Reestruturação Urbana e Criação de Novas Centralidades: Considerações Sobre os Shoppings Centers. Caminhos de Geografia Uberlândia. Vol. 12 (37), p.171-184.

ALVES, Lidiane Aparecida; FILHO, Vitor Ribeiro (2011). Os Mercados Públicos e a Cidade: As Transformações do Mercado Municipal de Uberlândia (MG). Caminhos de Geografia Uberlândia. Vol. 12 (39), p. 209 - 225.

BABO, Maria Augusta (1998). Algumas Considerações Prévias sobre a Cidade como Espaço Escritível. Revista da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Vol. 11, p. 287-298.

BARRETO, Rogério (2010). O Centro e a Centralidade Urbana - Aproximações Teóricas a um Espaço em Mutação. Cadernos Cursos de Doutorado em Geografia. FLUP, p. 23-41.

BOVO, Marcos Clair; OLIVEIRA, Michelli Alvares de (2014). Centro e Centralidade Urbana: Uma Análise da Pequena Cidade de Peabiru (PR). Caderno Prudentino de Geografia. Vol. 2 (36), p.104 - 123.

BRENNER, Neil (2009). Reestruturação, Reescalonamento e A Questão Urbana. Tradução: Daniel Sanfelici; Karen Heberle. (2013). GEOUSP espaço e tempo, N°33, pp. 198-220, São Paulo.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos (1998). The State Reform in the 90's: Logic and Control Mechanisms. Lua Nova: Revista de Cultura e Política, No. 45, p. 49 - 95.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos (2017). Estado, Estado-Nação e Formas de Intermediação Política. Lua Nova: Revista de Cultura e Política No.100. jan./abr. 2017 pp. 155-185.

CARBALLO, David M.; FORTENBERRY, Brent (2015). Bridging Prehistory and History in the Archaeology of Cities. Journal of Field Archaeology. Vol. 40 (5), p. 542 - 559. DOI: 10.1179/2042458215Y.00000000019.

CMA (2007). Estratégia Local para as Alterações Climáticas no Município de Almada (ELAC). Disponível em http://www.m-almada.pt/portal/page/portal/AMBIENTE/ENERGIA_EF_ESTUFA/?amb=0&ambiente_energia_estufa=12899982&cboui=12899982, último acesso em 10/05/2020.

CMA (2008). Relatório de Avaliação da Execução do Plano Director Municipal e de Identificação dos principais Factores de Evolução do Município. Almada.

CMA (2011a). Caderno 1 - Enquadramento Territorial. Estudo de Caracterização do Território Municipal. Revisão do Plano Diretor Municipal de Almada. Almada.

CMA (2011b). Caderno 2 - Sistema Ambiental. Estudo de Caracterização do Território Municipal. Revisão do Plano Diretor Municipal de Almada. Almada.

CMA (2011c). Caderno 3 - Sistema de Energia. Estudo de Caracterização do Território Municipal. Revisão do Plano Diretor Municipal de Almada. Almada.

CMA (2011d). Caderno 4 - Sistema Social e Económico. Estudo de Caracterização do Território Municipal. Revisão do Plano Diretor Municipal de Almada. Almada.

CMA (2011e). Caderno 5 - Sistema Urbano. Estudo de Caracterização do Território Municipal. Revisão do Plano Diretor Municipal de Almada. Almada.

CMA (2018), Plano Municipal de Integração de Migrantes de Almada. (2018-2020). Almada. Disponível em: <https://www.acm.gov.pt/documents/10181/290240/PMIM+Almada/b75c85b4-a725-4c9d-97b3-830eb773cec1> , último acesso em 15/02/2020.

CMA (2015). Quadro Prévio ao Ordenamento. Revisão do Plano Diretor Municipal de Almada. Almada.

CMA (2016). Plano de Pormenor do Novo Centro Terciário da Charneca de Caparica. Almada. Disponível em: http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cnav2&xpgid=imprimirGeneric&genericContentPage_qry=BOUI=492008130&actualmenu=397079803 , último acesso em 10/05/2020.

CMA (2018). Plano Municipal de Integração de Migrantes de Almada. (2018-2020). Almada. Disponível em <https://www.acm.gov.pt/documents/10181/290240/PMIM+Almada/b75c85b4-a725-4c9d-97b3-830eb773cec1> , último acesso em 15/02/2020.

CMA (2019) Estratégia Local de Habitação do Concelho de Almada 2019-2025-2029. Câmara Municipal de Almada. Portugal. Disponível em: https://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericMenuContent&menu_title_generic_qry=BOUI=17092996&menu_generic_qry=BOUI=17092996&genericContentPage_qry=BOUI=20278714&actualmenu=17092996, último acesso em 20/06/2020

CARVALHO, Inaiá de; CORSO-PEREIRA, Gilberto (2013). A cidade como negócio. EURE. Vol. 39. Nº118. pp.5-26. Santiago de Chile.

EU (2007). Livro Verde: Por uma nova cultura de mobilidade urbana. União Europeia. Bruxelas.

FERREIRA, José Carlos (2010). Estrutura Ecológica e Corredores Verdes: Estratégias territoriais para um futuro urbano sustentável. Disponível em: <http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper267.pdf> , último acesso em 08/12/2019.

FERREIRA, Célia; MARQUES, Teresa; GUERRA, Paula (2015). Feiras e Mercados no Porto: Velhos e Novos Formatos de Atividade Económica e Animação Urbana. GOT – Revista de Geografia e Ordenamento do Território. Vol. 8, p. 75 - 102.

FREITAS, Ilce Marília Dantas Pinto de; DELGADO, Juan Pedro Moreno; MIRANDA, Silvia Camargo Fernandes; SANTOS, José Lázaro de Carvalho dos (2012). Centralidades, Concentração de Serviços e Padrões de Mobilidade Urbana em Salvador - Bahia. PLURIS 2012 - Congresso Luso-Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável. Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2012-1> Último acesso em 05/11/2019.

INCF (2007). Plano de ordenamento e gestão da paisagem protegida da arriba fóssil da costa da caparica, lagoa de albufeira e áreas adjacentes. Pós discussão pública diagnóstico. Portugal. Disponível em: <http://www2.icnf.pt/portal/pn/biodiversidade/ordgest/poap/poppafcc/resource/diagn/relat>, último acesso em 15/06/2020.

ITDP - Institute for Transportation and Development Policy (2017). TOD Standard. ITDP. Nova Iorque. Disponível em: <https://www.itdp.org/publication/tod-standard/> , último acesso em 05/05/2020.

- JR, Gilberto Oliveira (2011). Centro e Novas Expressões de Centralidade em Cidades Médias: As Respostas do Centro Tradicional da Redefinição do velho. *Bol Geogr.* Vol. 29, N1, p.67-75. Doi: 10.4025/bolgeogr.v29il.9965
- JUNIOR, Wilson Martins Lopes; SANTOS, Regina Celia Bega dos (2009). Novas Centralidades Na Perspectiva da Relação Centro–Periferia. *Sociedade & Natureza.* Vol. 21 (3), p. 351 - 359.
- KNEIB, Erika Cristine; SILVA, Paulo Cesar Marques da (2011). Centralidades Urbanas e Geração de Viagens: Análise Hierárquica no Contexto do Planejamento de Transportes. XXV ANPET - Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. Belo Horizonte. P. 298 - 309.
- KNEIB, Erika Cristine (2016). Centralidades urbanas e sistemas de transporte público em Goiânia, Goiás. *Urbe - Revista Brasileira de Gestão Urbana.* Vol. 8 (3), p. 306 - 317. DOI: 10.1590/2175-3369.008.003.AO02.
- LUSO, Eduarda; LOURENÇO, Paulo; ALMEIDA, Manuela (2004). Um Breve Histórico da Teoria da Conservação e do Restauro. *Engenharia Civil da Universidade do Minho.* Vol. 20, p. 31 - 44. Disponível em: <http://www.civil.uminho.pt/revista/artigos/Num20/Pag%2031-44.pdf> , último acesso em 05/11/2019.
- MARICATO, Ermínia (2011). *Metrópoles Desgovernadas.* Estudos Avançados.vol.25 no.71 São Paulo Jan./Apr. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142011000100002> , último acesso em 05/07/2020.
- MELLO, José André Villas-Bôas; MELLO, Andrea Justino Ribeiro; ORRICO-FILHO, Rômulo Dante (2016). Centralidade Basada em Deslocamentos e seus Reflexos sobre a Estrutura Monopolicêntrica da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía.* Vol. 89, p. 74-89. DOI: [dx.doi.org/10.14350/rig.46184](https://doi.org/10.14350/rig.46184).
- MENDES, Luís (2013). A regeneração urbana na política de cidades: inflexão entre o fordismo e o pós-fordismo. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, v. 5, n. 1, p. 33-45, jan./jun.
- MONTEJANO-ESCAMILLA, Jorge Alberto (2015). ¿Es la Ciudad de México Policéntrica? Nuevos Datos y Algoritmos para la Detección de Centralidades Urbanas. *Economía, Sociedad y Territorio.* Vol. 15 (48), p. 333 - 361.

- MOURA, Dulce; GUERRA, Isabel; SEIXAS, João; FREITAS, Maria João (2006). A Revitalização Urbana: Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. *Cidades - Comunidades e Territórios*. Vol. 12/13, p. 13 - 32.
- NASCIMENTO, Marcio Silveira Nascimento (2016) IMPLANTAÇÃO E EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL. *Revista Tocantinense de Geografia, Araguaína (TO)*, Ano 05, n.07, Janeiro-Julho. pp 67-79.
- OLIVEIRA, Lina Yule Queiroz de; BORGES, Pedro Pereira. (2018) O direito à cidade e o desenvolvimento local como base a humanização do espaço urbano. *Revista Interações*. V. 19, N.4, p. 739-755, out/dez. Campo Grande. Brasil.
- PEREIRA, Sandra Marques e FERREIRA, Ana Cristina (2016) The pathways of Lisbon metropolization: Focusing on residential trajectories. *Portuguese Journal of Social Science*. Volume 15. Number 1. pp.7-24.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy (2008). História, Memória e Centralidade Urbana. *Revista Mosaico*. Vol.1 (1), p. 3 - 12.
- QIAN, Yi; WU, Dan; BAO, Wei; LORENZ, Pascal (2019). The Internet of Things for Smart Cities: Technologies and Applications. *IEEE Network*. Vol. 33 (2), p. 4 - 5.
- RAMOS, Márcia Eliane (1997). A Cidade no Capital: O Lugar do Homem. *Boletim Goiano de Geografia*. Vol. 17 (1), p. 53 - 62.
- REZENDE, Vera F.; FURTADO, Fernanda; OLIVEIRA, M. Teresa C.; JR, Pedro Jorgensen. (2009) A outorga onerosa do direito de construir e o solo criado: uma necessária avaliação das matrizes conceituais. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais* v.11, n.2 / Novembro. pp 51-71. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2009v11n2>
- SALGUEIRO, Teresa Barata (1997). Lisboa, Metrópole Policêntrica e Fragmentada. *Finisterra*, XXXII, 63, pp. 179-190.
- SANFELICI, Daniel; HEBERLE, Karen (2013). Reestruturação, Reescalamento e a Questão Urbana. *GEOUSP – Espaço e Tempo*. Vol. 33, p. 198 - 220. São Paulo. Texto traduzido de: Brenner, Neil (2009). *Revista Critical Planning*, Vol. 16. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74311/77954>, último acesso em 05/11/2019.

SANTINHA, Gonçalo (2014). O Princípio de Coesão Territorial Enquanto Novo Paradigma de Desenvolvimento na Formulação de Políticas Públicas: (Re)Construindo Ideias Dominantes. Revista EURE. Vol. 40 (119), p. 75 - 97.

SILVA, William Ribeiro da (2001). Fragmentação do Espaço Urbano de Londrina. Revista Geografia, Londrina. Vol. 10 (1), p. 5 - 14. DOI: 10.5433/2447-1747.2001v10n1p5.

SMITH, Michael E.; UR, Jason; FEINMAN, Gary M. (2014). Jane Jacobs' 'Cities First' Model and Archaeological Reality. International Journal of Urban and Regional Research. Vol. 38 (4), p. 1525 - 1535. DOI: 10.1111/1468-2427.12138.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (1992). Espacialidade, Cotidiano e Poder. Geosul. Vol. 7 (14), p. 60 - 65. IX Encontro Nacional de Geógrafos. Presidente Prudente.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (2007). Reestruturação Urbana e Segregação Socioespacial no Interior Paulista. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Vol. 11 (245). Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24511.htm> , último acesso em 03/10/2019.

ZILHÃO, Adriano (2013). Uma Proposta Multidisciplinar para o Entendimento da Centralidade Urbana como Facto Social Total. Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Vol. 25, p. 55 - 77.

Teses/Dissertações

COSTA, Emmanuel dos Santos (2014) A CIDADE DO AUTOMÓVEL: RELAÇÕES DE INFLUÊNCIA ENTRE O CARRO E O PLANEJAMENTO URBANO MODERNISTA EM FLORIANÓPOLIS. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Linha de Pesquisa 2 – Planejamento Urbano, Gestão e Meio Ambiente. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

GÓIS, Rômulo Lima Silva de (2017). Alterações Climáticas e Desastres Naturais no nordeste do Brasil: Da complexidade social, política e jurídica. Tese de Doutorado. Doutorado em Alterações Climáticas e Políticas de Desenvolvimento Sustentável - Especialidade Ciências do Ambiente. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa.

PINHO, Ana Cláudia de Costa (2009). Conceitos e Políticas Europeias de Reabilitação Urbana. Análise da experiência portuguesa dos gabinetes técnicos locais. Volume I e II. Tese de Doutorado. Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa.

REIS, Carla Mónica Monteiro (2015) A Reabilitação Urbana e o Arrendamento. Dissertação de Mestrado em Ciências Jurídico-Forenses. Universidade de Coimbra. Coimbra.

RIBEIRO, Carla Patrícia Constantino (2017). Alterações climáticas e planeamento: subida do nível médio do mar e inundações na Baixa Pombalina. Tese de Doutoramento. Doutoramento em Alterações Climáticas e Políticas de Desenvolvimento Sustentável - Especialidade Ciências do Ambiente. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa.

SEIXAS, Rodrigo Artur Coutinho (2015). Qualidade do Espaço Público: Metodologias de Avaliação. Dissertação de Mestrado em Arquitectura Paisagista. Instituto Superior de Agronomia - Universidade de Lisboa. Lisboa.

WHITACKER, Arthur Magon (2003). Reestruturação Urbana e Centralidade em São José do Rio Preto. Tese de Doutoramento em Geografia. Faculdade de Ciência e Tecnologia - Universidade Estadual Paulista - UNESP. Presidente Prudente.

Sites / Revistas / Jornais / Dossiê

ALCOFORADO, Maria João; ANDRADE, Henrique; OLIVEIRA, Sandra; FESTAS, Maria José; ROSA, Fernando (2019). Alterações Climáticas e Desenvolvimento Sustentável. Políticas de Cidades - 4. Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Lisboa.

BARAN, Renato e LEGY, Luiz Fernando Loureiro (2010). Veículos elétricos: história e perspectivas no Brasil. BNDES Setorial 33, p. 207-224. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/1489> . Último acesso em 20/09/2020

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa; RAMOS, Rui António Rodrigues. (2005) Proposta de indicadores de mobilidade urbana sustentável relacionando transporte e uso do solo. 1º Congresso Luso-Brasileiro para planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável. Revista Pluris. Disponível em: https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/4871/1/Ramos_CI_2_2005.pdf , último acesso em 05/12/2019

CML - Câmara Municipal de Lisboa.(2018) Lisboa o desenho da rua - Manual de espaço público. Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico> , último acesso em 18/09/2019.

EEA - European Environment Agency (2006). Urban Sprawl in Europe - The Ignored Challenge. Copenhagen. Disponível em: https://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/eea_report_10_2006.pdf/view , último acesso em 18/09/2019.

EEA (2019a) Infraestrutura verde: viver melhor graças a soluções baseadas na natureza. Disponível em: <https://www.eea.europa.eu/pt/articles/infraestrutura-verde-viver-melhor-gracas> , último acesso 08/12/2019

EEA (2019b) Can nature help reduce the impacts of climate change? Disponível em: <https://www.eea.europa.eu/highlights/can-nature-help-reduce-the> , último acesso em 08/12/2019.

EGAN, John (2004). Skills for Sustainable Communities. RIBA Enterprises Ltd. London. Disponível em: https://www.ihbc.org.uk/recent_papers/docs/Egan%20Review%20Skills%20for%20sustainable%20Communities.pdf , último acesso em 12/10/2020.

FEIL, Alexandre André e SCHREIBER, Dusan (2017) Sustentabilidade e desenvolvimento sustentável: Desvendando as sobreposições e alcances de seus Significados. Cad. EBAPE.BR, v. 14, nº 3, Artigo 7, Rio de Janeiro, Jul./Set. 2017. p. 667-681. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1679-395157473> , último acesso em 05/01/2020.

FERREIRA, João Sette Whitaker (2002). Apostila Didática: Alguns Elementos de Reflexão sobre Conceitos Básicos de Planejamento Urbano e Urbano-Regional. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU/USP. Disponível em: http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/j_whitaker/aposplan.html, último acesso em 05/11/2019

HANDL, Günther (2012). Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment (Stockholm Declaration), 1972 and the Rio Declaration on Environment and Development, 1992. United Nations Audiovisual Library of International Law. Disponível em: https://legal.un.org/avl/pdf/ha/dunche/dunche_e.pdf , último acesso em 20/11/2019.

IAQUINTO, Beatriz Oliveira. (2018) A Sustentabilidade e suas dimensões. Revista da Esmesc., v.25, n.31, p. 157-178. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.14295/revistadaesmesec.v25i31.p157> , último acesso em 05/05/2020.

IPCC (2013) Working Group I: Contribution to the fifth assessment report of the intergovernmental panel on climate change. Climate Change 2013: The physical science basis.

- Intergovernmental Panel on Climate Change. Disponível em: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WG1AR5_all_final.pdf , último acesso em 03/12/2019.
- JFCC (2020). Breve Histórico da Chaneca de Caparica. Portugal. Disponível em: <https://www.jf-charnecacaparica-sobreda.pt/freguesia/territorio/historia> , último acesso em 12/06/2020.
- LEITE, Julieta (2005) A cidade como escrita: o aporte da comunicação na leitura do espaço urbano. *Arquitexto*, São Paulo, ano 06, n. 067.06, Vitruvius. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.067/400> , Último acesso em 07/01/2020.
- LUSO, Eduarda; LOURENÇO, Paulo B.; ALMEIDA, Manuela Almeida. (2004). Breve história da teoria da conservação e do restauro. *Revista Engenharia Civil*. N20. p. 31-44. Disponível em: <http://www.civil.uminho.pt/revista/artigos/Num20/Pag%2031-44.pdf> , último acesso em 10/12/2019.
- MAOTDR (2009). Decreto Regulamentar nº 9 de 29 de maio de 2009. Estabelece os conceitos técnicos nos domínios do ordenamento do território e do urbanismo. Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. *Diário da República Eletrónico*. Disponível em: <https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/494182/details/normal?l=1> , último acesso em 28/10/2019.
- MEADOWS, Donella H.; MEADOWS, Dennis L; RANDERS, Jorgen; BEHRENS ILL, William W. (1972). *The Limits to growth*. Universe Books. New York.
- NAÇÕES UNIDAS BRASIL (2019). População mundial deve chegar a 9,7 bilhões de pessoas em 2050, diz relatório da ONU. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/populacao-mundial-deve-chegar-a-97-bilhoes-de-pessoas-em-2050-diz-relatorio-da-onu/> , último acesso em 09/09/2019.
- OCDE (2015). *El Siglo Metropolitano: Entendiendo la Urbanización y sus Consecuencias. Síntesis del Estudio*. Disponível em: <https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Metropolitan-Century-Policy-Highlights-ES.pdf> , último acesso em 16/09/2019.
- OECD (2012), *Compact City Policies: A Comparative Assessment*, OECD Green Growth Studies, OECD Publishing. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264167865-en> , último acesso em 07/01/2020.

OLIVEIRA, Lucas Rebello de; MEDEIROS, Raffaella Martins; TERRA, Pedro de Bragança; QUELHAS, Osvaldo Luiz Gonçalves. (2012) Sustentabilidade: da evolução dos conceitos à implementação como estratégia nas organizações. Produção, v.22, n.1, p.70-82, jan./fev. doi: 10.1590/S0103-65132011005000062

APA (2019). Relatório sobre Emissão de Poluentes Atmosféricos por Concelho - 2015 e 2017. Agência Portuguesa do Ambiente. Disponível em: https://apambiente.pt/_zdata/Inventario/Setembro2019/APA2015e2017EmissoesConcelho.pdf , último acesso em 10/12/2019.

DGT (2019). Carta de Leipzig, 2007. Fórum das Cidades. Diretoria Geral do Território. Disponível em : <https://www.forumdascidades.pt/content/carta-de-leipzig-2007> , último acesso em 25/08/2020.

STUSSI, Robert; BABO, Antonio Perez; RIBEIRO, Sofia Henriques (2011). Acessibilidade, Mobilidade e Logística Urbana. Série Política de Cidade - 6. Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Lisboa.

TEIXEIRA, João Pereira; PINA, Carlos; PEREIRA, Linda Irene; ALVARENGA, Marta. (2019). O Ordenamento do Território na Resposta às Alterações Climáticas. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT). Lisboa. Disponível em: <http://www.ccdr-lvt.pt/files/e85da0b52d3e72c3a6aa739bf8b8fc997d87f83c.pdf> , último acesso em 12/12/2019.

TOD STANDARD (2017). 3rd ed. ITDP - Institute for Transportation and Development Policy, New York. Disponível em: https://itdpdotorg.wpengine.com/wp-content/uploads/2017/06/TOD_printable.pdf , último acesso em 15/07/2020

UNIÃO EUROPEIA (2016). Agenda Urbana para a União Europeia (Pacto de Amsterdão). Disponível em: http://www.forumdascidades.pt/sites/default/files/agenda_urbana_para_a_ue_pacto_de_amsterdao_-_traducao_para_portugues_0.pdf , último acesso em 25/11/2019.

UNITED NATIONS (2019). Desa/Population Division. World Population Prospects 2019. Disponível em: <https://population.un.org/wpp/Graphs/Probabilistic/POP/TOT/900> , último acesso em 09/09/2019.

UNITED NATIONS (2018a). World Urbanization Prospects: The 2018 Revision. Key Facts. Department of Economic and Social Affairs - Population. Disponível em:

<https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-KeyFacts.pdf> , último acesso em 09/09/2019.

UNITED NATIONS (2018b). World Urbanization Prospects 2018. Highlights. Department of Economic and Social Affairs - Population. Disponível em: <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-KeyFacts.pdf> , último acesso em 09/09/2019.

UNITED NATIONS (2015) Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015. Disponível em: <https://undocs.org/A/RES/70/1>, último acesso em 29/11/2019.

UNITED NATIONS. (1987) Our Common Future -Report of the World Commission on Environment and Development. Oslo. Disponível em: https://www.are.admin.ch/are/en/home/sustainable-development/international-cooperation/2030agenda/un_-_milestones-in-sustainable-development/1987--brundtland-report.html , último acesso em 20/11/2019.

VORONTSOVA, A.V.; VORONTSOVA, V.L.; SALIMGAREEV, D.V.. (2016). The development of Urban Areas and Spaces with the Mixed Functional Use. Published by Elsevier Ltd. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.07.277> , último acesso em 12/10/2020.

ANEXOS – DESENHOS E ESQUEMAS DO ANTEPROJETO

CONCEITO DO PROJETO

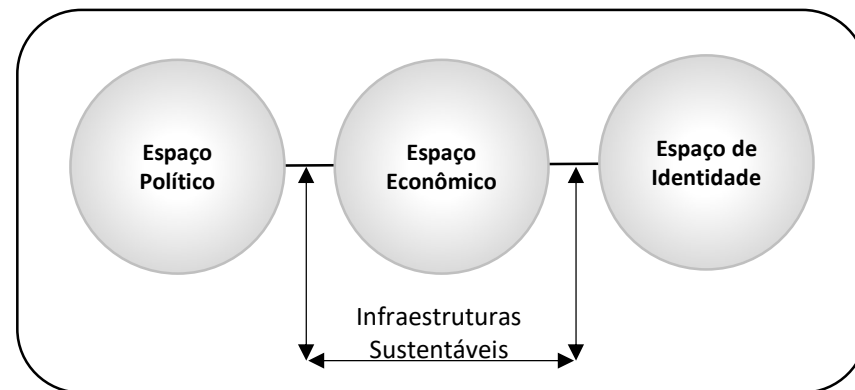
ELEMENTOS PARA REFORÇO DE CENTRALIDADE NA ÁREA DE ESTUDO

Proporcionar maior **Atratividade e Permanência** de Pessoas através de:

- Reforço do **Espaço Político** – Junta de Freguesia e arredores;
- Reforço do **Espaço Económico** – Mercado da Charneca e arredores;
- Criação de um **Espaço de Identidade** – Centro Cultural;
- **Infraestruturas Sustentáveis** – Rede de Espaços Públicos.



Atratividade e Permanência



Densificação de
Comércios / Serviços
(Proposto).

Edifício da Junta de
Freguesia e CTT
(Existente).

Densificação de
Habitações e
Comércios / Serviços
(Propostos).




Mercado da Charneca
(Existente).


Equipamento Cultural
(Proposto).


Equipamento Verde
(Proposto).

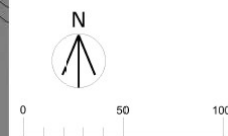
ANTEPROJETO – PROPOSTAS DO SISTEMA VIÁRIO



 Cruzamentos humanizados para amenizar o conflito entre peões e veículos. (Espaços verdes e traffic calming)

 Vias estruturantes de uso partilhado.

 Novas vias projetadas.



ANTEPROJETO – PROPOSTAS PARA REFORÇO DA CENTRALIDADE (EQUIPAMENTOS PÚBLICOS)



Edificações de Uso Misto (Comércio e Serviços)

- Estacionamento subterrâneo, comércios no térreo e serviços nos demais andares.

Mercado da Charneca

Junta de Freguesia

Centro Cultural (Proposto)

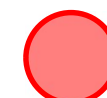
- Pequeno centro cultural para abrigar atividades artísticas, biblioteca comunitária, salas de reuniões climatizadas, auditórios, teto jardim e etc.

Edificações de Uso Misto (Comércio e Habitação).

- Estacionamentos no subsolo, comércio no térreo e demais andares de habitação.



Densificação Privada



Equipamentos Públicos



0 50 100

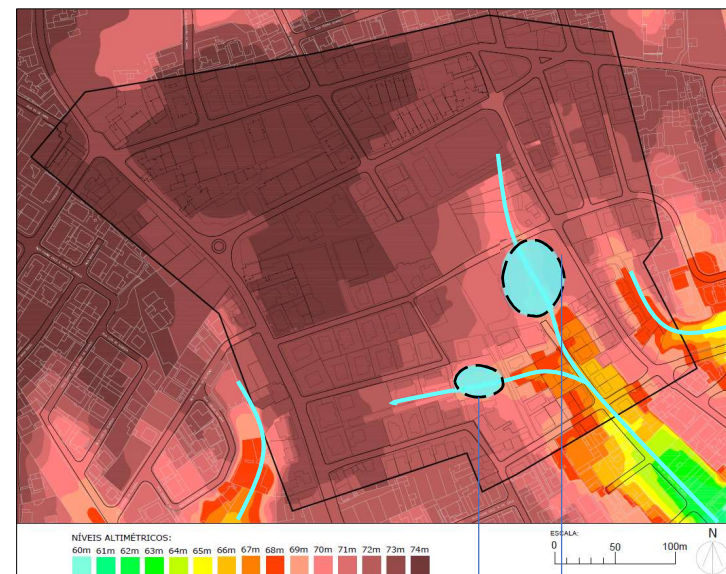
ANTEPROJETO – PROPOSTAS PARA REFORÇO DA CENTRALIDADE (ÁREAS VERDES E ESPAÇOS PÚBLICOS)



Áreas cinzas (artificializadas) com elementos verdes.

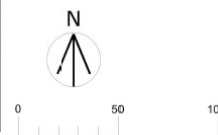


Áreas predominantemente Verdes



Altimetria

Terrenos vazios em antigas linhas d'água.



AMPLIAÇÕES - ANTEPROJETO



ANTEPROJETO – AMPLIAÇÃO 1

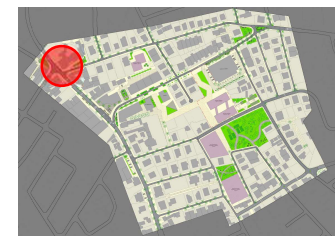


01 – Praça existente reestruturada para receber espaços verdes, bancos e mesas de jogos;

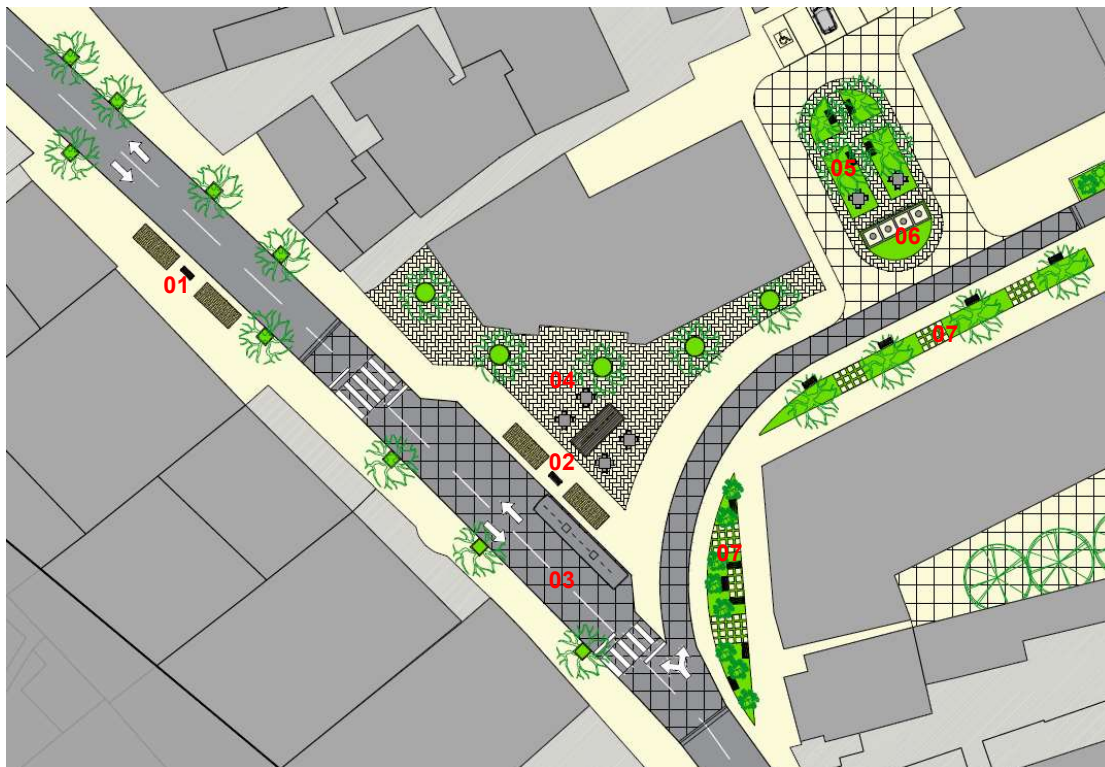
02 – Cruzamento de vias, nivelado com os passeios e segregado por balizadores e canteiros de árvores, para redução da velocidade;

03 – Espaço de estacionamento transformado em área de circulação e convivência com espaços para esplanadas, áreas verdes (jardins) e bancos;

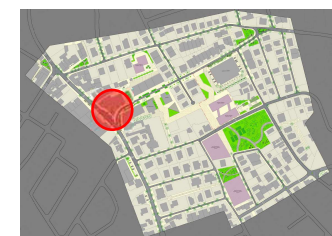
04 – Ecopontos subterrâneos



ANTEPROJETO – AMPLIAÇÃO 2



- 01** – Paragens de autocarro existentes e mantidas;
- 02** – Paragem de autocarro realocada com a construção de uma paragem em segunda faixa;
- 03** – Cruzamento de vias, nivelado com os passeios e segregado por balizadores e canteiros de árvores, para redução da velocidade;
- 04** – Supressão da rotunda e criação de espaço de circulação e convívio com implantação de um quiosque em contentor reutilizado;
- 05** – Praça reestruturada para criação de áreas verdes;
- 06** – Ecopontos subterrâneos;
- 07** – Áreas ajardinadas.



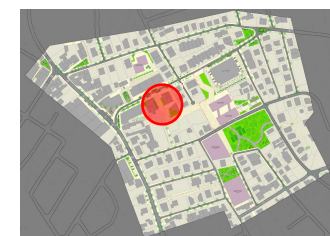
ANTEPROJETO – AMPLIAÇÃO 3



01 – Jardins de chuva ao longo da via proposta, em desnível com o passeio, para facilitar o escoamento de águas pluviais;

02 – Áreas ajardinadas e espaços de convivência;

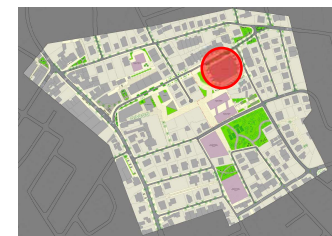
03 – Praça multiuso para atividades políticas, cívicas e culturais ao ar livre próximo ao edifício da Junta de Freguesia.



ANTEPROJETO – AMPLIAÇÃO 4



- 01** – Áreas semi-permeáveis e permeáveis para instalação de jardins integrados a áreas de estar e convívio com bancos, esculturas e outros;
- 02** – Ecoponto subterrâneo;
- 03** – Via de coexistência para acesso de automóvel ao estacionamento do mercado;
- 04** – Estacionamento para abastecimento do mercado;
- 05** – Estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida;
- 06** – Praça linear com árvores, bancos e balizadores delimitadores;
- 07** – Áreas ajardinadas.



ANTEPROJETO – AMPLIAÇÃO 5

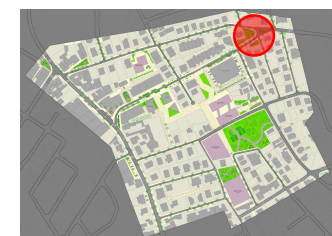


01 – Rua de acesso a automóveis, exclusiva para moradores e pessoas autorizadas, para criação de via de coexistência preferencial ao peão;

02 – Áreas ajardinadas;

03 – Jardim de chuva para drenagem pluvial;

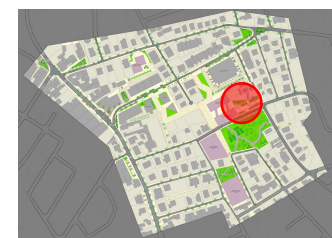
04 – Espaço de convivência com bancos.



ANTEPROJETO – AMPLIAÇÃO 6



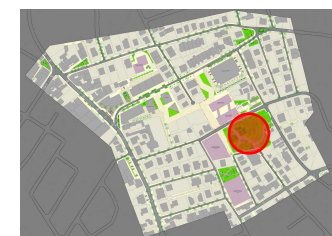
- 01** – Comunicações verticais (elevador público e escadas) interligando o estacionamento subterrâneo e áreas públicas ao edifício proposto do centro cultural;
- 02** – Estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida;
- 03** – Estacionamento com piso permeável;
- 04** – Estacionamento de bicicletas;
- 05** – Estacionamento e ponto de recarga de veículos elétricos.



ANTEPROJETO – AMPLIAÇÃO 7



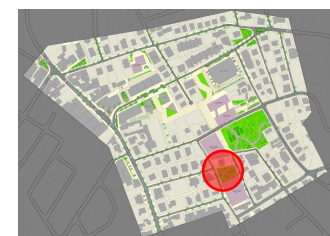
- 01** – Hortas urbanas com casa de apoio ao plantio;
- 02** – Caminhos e espaços de permanência para contemplação da paisagem e convívio;
- 03** – Passarela em madeira para cruzamento da bacia de infiltração;
- 04** – Bacia de retenção / infiltração com extravasor de volume d'água;
- 05** – Espaço de equipamentos de ginástica;
- 06** – Espaço de alimentação;
- 07** – Parque infantil



ANTEPROJETO – AMPLIAÇÃO 8



- 01** – Espaço verde com área de convivência (Jardim);
- 02** – Caminhos e espaços de permanência para contemplação da paisagem e convívio;
- 03** – Jardins de infiltração;
- 04** – Mesas para a prática de jogos.

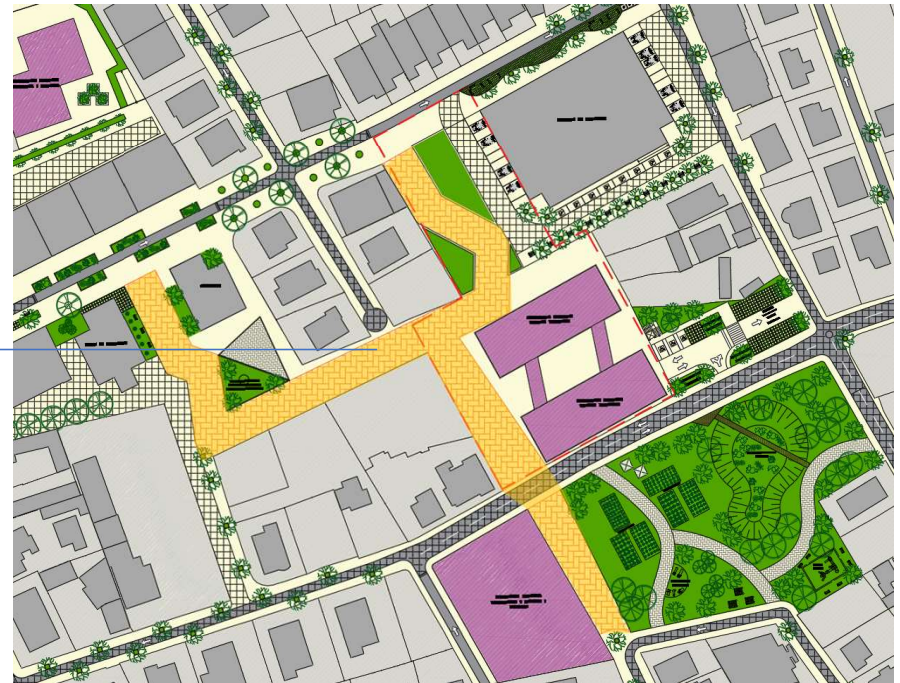


ANTEPROJETO – ÁREA DA FEIRA DO LEVANTE E VIA PEDONAL

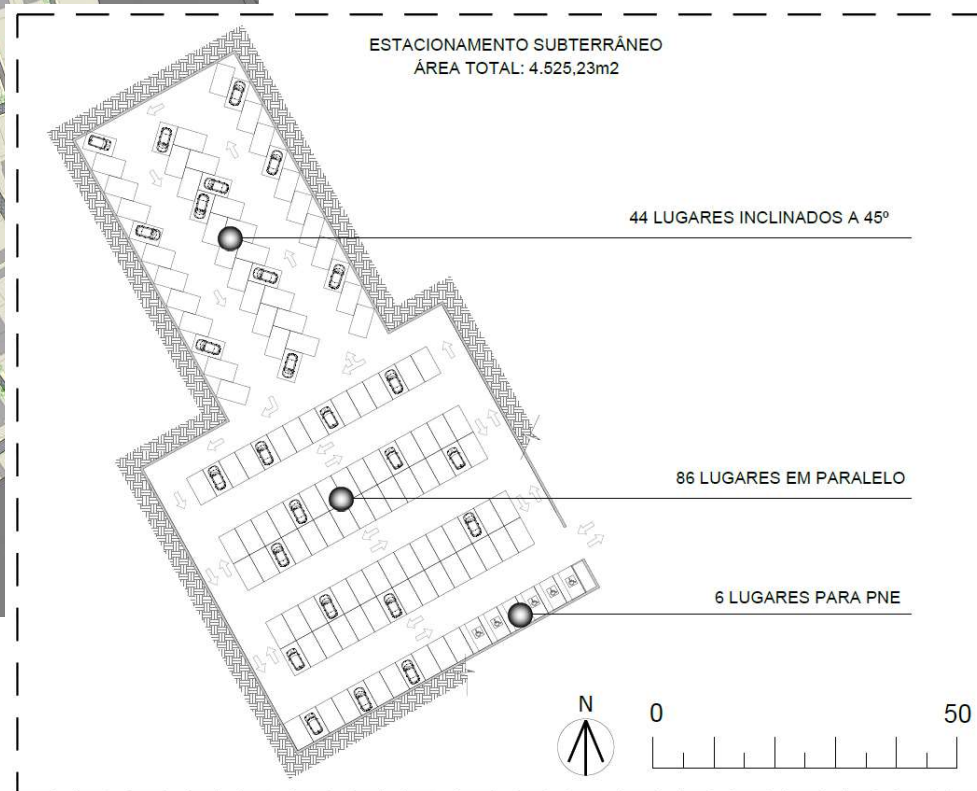
Corte esquemático da Via Pedonal / Feira do Levante



Via pedonal

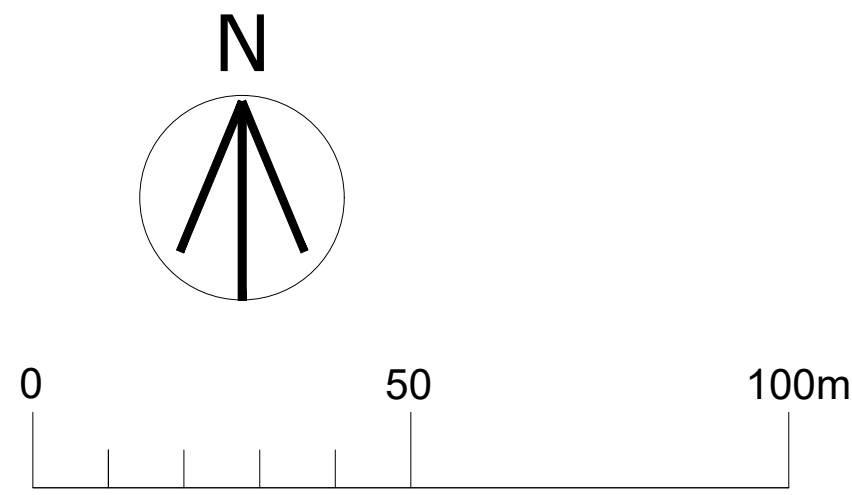


ANTEPROJETO – ESTUDO DO ESTACIONAMENTO SUBTERRÂNEO





- Áreas Verdes
- Novas Edificações Propostas
- Vias em Zonas de Coexistência
- Edifícios Privados Existentes
- Calçadas e Espaços públicos pavimentados
- Via Pendonal e Espaço da Feira do Levante
- Vias em Zonas 30
- Áreas Privadas
- Caminhos / Pontes em Madeira
- Caminhos e Espaços de Convivência
- Projeção Estacionamento Subterrâneo



PROPOSTA DE REESTRUTURAÇÃO - ANTEPROJETO